



HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-02/25-01/113

URBROJ: 65-25-2

Zagreb, 20. studenoga 2025.

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA
RADNIH TIJELA**

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem ***Prijedlog zakona o naplati cestarine, s Konačnim prijedlogom zakona***, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 20. studenoga 2025. godine uz prijedlog da se sukladno članku 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora predloženi Zakon donese po hitnom postupku.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike Tomislava Mihotića i Žarka Tušeka.


PREDSJEDNIK
Gordan Jandroković



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

KLASA: 022-03/24-01/71
URBROJ: 50301-27/27-25-8

Zagreb, 20. studenoga 2025.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

PREDMET: Prijedlog zakona o naplati cestarine, s Konačnim prijedlogom zakona

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 85/10. - pročišćeni tekst i 5/14. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članaka 172., 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/13., 113/16., 69/17., 29/18., 53/20., 119/20. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 123/20. i 86/23. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o naplati cestarine, s Konačnim prijedlogom zakona za hitni postupak.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njenoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike Tomislava Mihotića i Žarka Tušeka.


PREDSJEDNIK
mr. sc. Andrej Plenković

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE,
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA

Zagreb, studeni 2025.

PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 85/10. - pročišćeni tekst i 5/14. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske).

II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI

1. Ocjena stanja i osnovna pitanja koja se trebaju urediti Zakonom

Normativni okvir za naplatu cestarine trenutačno čini Zakon o cestama („Narodne novine“, br. 84/11., 22/13., 54/13., 148/13., 92/14., 110/19., 144/21., 114/22., 4/23. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske i 133/23.), koji uređuje pravni status javnih cesta i nerazvrstanih cesta, način korištenja javnih cesta i nerazvrstanih cesta, razvrstavanje javnih cesta, planiranje građenja i održavanja javnih cesta, upravljanje javnim cestama, mjere za zaštitu javnih i nerazvrstanih cesta i prometa na njima, koncesije, financiranje i nadzor javnih cesta.

Zakonom o cestama cestarina se određuje jednim od izvora financiranja javnih cesta te se propisuje način i postupak utvrđivanja visine cestarine i uplata sredstava od cestarine na račune. Navedene odredbe potrebno je zadržati u Zakonu o cestama kao dio općih odredbi o financiranju javnih cesta, naravi i pripadnosti prihoda te namjeni korištenja prihoda iz svih izvora financiranja građenja i održavanja javnih cesta.

Predloženi Zakon o naplati cestarine preuzima normativno rješenje Zakona o cestama, a da je cestarina naknada za korištenje autoceste ili pojedinog cestovnog objekata (most, tunel, vijadukt i slično) na državnoj cesti pod naplatom, koja se plaća u iznosu određenom na temelju duljine autoceste koju je vozilo koristilo i na temelju skupine vozila.

Prijedlogom zakona o naplati cestarine preuzimaju se odredbe Zakona o cestama o uvođenju naplate cestarine i obveznicima plaćanja cestarine i njihovoj solidarnoj odgovornosti za plaćanje cestarine, te odredbu da je vlasnik vozila dužan na zahtjev dostaviti vjerodostojan podatak o identitetu osobe koja je upravljala vozilom u vrijeme korištenja autoceste ili cestovnog objekta pod naplatom, a za koje korištenje nije plaćena cestarina, s time da se dostava podataka o više osoba ne smatra dostavom vjerodostojnih podataka o identitetu osobe kojoj je dano vozilo na upravljanje. Ove odredbe su u pravni sustav Republike Hrvatske prvi puta uvedene tek Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o cestama („Narodne novine“, broj 114/22.) i za sada nema relevantne prakse o primjeni istih. U novom sustavu, koji je predložen ovim Zakonom, naplate cestarine sa slobodnim tokom vozila, bez rampi i zaustavljanja radi plaćanja cestarine, odredbe o obveznicima plaćanja cestarine na koje se vežu odredbe o prekršajno-pravnoj odgovornosti dobivaju na značaju radi odvratanja korisnika autoceste od ponašanja kojima se izbjegava plaćanje cestarine.

Međutim, u skladu s Direktivom 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (preinaka) (Tekst značajan za EGP) (SL L 91, 29. 3. 2019., u daljnjem tekstu: Direktiva (EU) 2019/520), Prijedlogom zakona o naplati cestarine propisuje se da se u slučaju kada korisnik tijekom neposrednog nadzora ili po zaprimanju pisane obavijesti o neplaćanju cestarine s pozivom za plaćanje naknade cestarine i posebne naknade (zakonskog penala) zbog upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom bez uključenja, plati Zakonom propisane naknade, okončava postupak nadzora, čime su ostvareni uvjeti da se ne pokreće prekršajni postupak.

Ovaj Zakon propisuje da se pravo na upotrebu autoceste i objekta pod naplatom na kojima je uspostavljen elektronički sustav naplate cestarine (u daljnjem tekstu: ESNC) stječe uključenjem, koje obuhvaća prijavu podataka s registarske pločice vozila u ESNC i valjanog sredstva plaćanja te serijskog broja ili crtičnog koda ENC uređaja (obvezno za teško vozilo, alternativno za lako vozilo).

Uključenje u ESNC može se provesti na sljedećim naplatnim korisničkim mjestima:

- putem jedinstvenog nacionalnog web prodajnog mjesta za uključenje u ESNC
- putem mobilne aplikacije za uključenje u ESNC i drugih digitalnih servisa
- na namjenskim stazama za brzo uključenje u ESNC
- u prodajnim uredima subjekata za naplatu cestarine
- na prodajnim mjestima trećih osoba s kojima su subjekti za naplatu cestarine sklopili ugovor o posredovanju.

Upotrebom autoceste bez uključenja u ESNC korisnik ostvaruje imovinsku korist koja se sastoji u iznosu cestarine koju nije platio. Korištenje tuđeg dobra bez pravne osnove u našem pravnom poretku kvalificira se stjecanjem bez osnove.

Prema članku 1111. stavku 2. Zakona o obveznim odnosima („Narodne novine“, br. 35/05., 41/08., 125/11., 78/15., 29/18., 126/21., 114/22., 156/22. i 155/23.), do stjecanja bez osnove dolazi i u onim slučajevima u kojima je netko stekao određenu korist određenom radnjom, što se upravo događa u situaciji u kojoj korisnik upotrebljava autocestu bez uključenja u ESNC: korisnik svojom radnjom (upotrebom autoceste bez uključenja u ESNC) stječe korist koja se sastoji u iznosu neplaćene cestarine. Pritom, budući da to korištenje autoceste nije pokriveno ugovorom između korisnika i subjekta za naplatu cestarine, niti bilo kojom drugom pravnom osnovom, proizlazi da korisnik upotrebljava autocestu bez pravne osnove te pritom stječe korist koja mu ne pripada. U takvoj situaciji, ostvarene su sve pretpostavke za primjenu pravila o stjecanju bez osnove iz članka 1111. Zakona o obveznim odnosima.

Nadalje, kako bi se suzbilo neplaćanje cestarine, ovim Zakonom se uvodi posebna naknada (zakonski penal) radi upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom bez uključenja, po uzoru na normativno rješenje Direktive 2011/7/EU od 16. veljače 2011. o borbi protiv kašnjenja u plaćanju u poslovnim transakcijama (preinačena) Tekst značajan za EGP (SL L 48, 23.2.2011) i Zakona o financijskom poslovanju i predstečajnoj nagodbi („Narodne novine“, br. 108/12., 144/12., 81/13., 112/13., 71/15., 78/15. i 114/22.).

Ova posebna naknada (zakonski penal) predstavlja zakonom unaprijed utvrđen iznos naknade štete za slučaj povrede izvanugovorne obveze, odnosno za slučaj neovlaštene

uporabe autoceste i s time povezanog stjecanja bez osnove, odnosno privatnopravnu kaznu koju jedan subjekt ima pravo naplatiti od drugoga ukoliko se ispune zakonom predviđene pretpostavke.

Osim Zakona o financijskom poslovanju i predstečajnoj nagodbi, ovakvo normativno rješenje uspostavljeno je i Zakonom o autorskom pravu i srodnim pravima („Narodne novine“, broj 111/21.), kojim su predviđeni zakonski penali za slučaj neovlaštenog korištenja tuđim autorskim djelom. Mogućnost zakonskog penala dopuštena je Zakonom o obveznim odnosima, kojim se u članku 356. uređuje odnos između ugovorne kazne i zakonom predviđene naknade, odnosno zakonskog penala.

Slijedom svega navedenoga, ovim se Zakonom propisuje da je vozač vozila, koji upotrebljava autocestu odnosno objekt pod naplatom bez uključenja u ESNC, za korištenje autoceste odnosno objekta pod naplatom dužan platiti naknadu cestarine (korist ostvarenu po pravilima o stjecanju bez osnove, koja odgovara iznosu cestarine) i posebnu naknadu (zakonski penal) zbog upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom bez uključenja. Za naknadu cestarine i posebnu naknadu (zakonski penal) zbog upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom bez uključenja solidarno s vozačem odgovaraju vlasnik vozila, osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora te korisnik ENC uređaja.

Prijedlog zakona o naplati cestarine preuzima odredbe Zakona o cestama o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Europskoj uniji, koje su Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o cestama („Narodne novine“, broj 114/22.) u cijelosti na odgovarajući način usklađene s pravnim sustavom Europske unije.

Predloženi Zakon o naplati cestarine također preuzima odredbe Zakona o cestama koje uređuju pitanja vezana uz cestarinu, u dijelu koji nije protivan Direktivi (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila (SL L 69, 4. 3. 2022., u daljnjem tekstu: Direktiva (EU) 2022/362).

Usklađenje s Direktivom (EU) 2022/362 u dijelu koji se odnosi na odredbe o cestarini provedeno je Pravilnikom o izmjenama i dopunama Pravilnika o cestarini („Narodne novine“, broj 88/24.) i Pravilnikom o izmjeni i dopuni Pravilnika o podacima kod automatiziranog pretraživanja evidencija o vozilima i vlasnicima ili korisnicima vozila („Narodne novine“, broj 88/24.). Navedeni pravilnici ostaju na snazi do donošenja novih, istog normativnog sadržaja, s time da se pravni temelj za njihovo donošenje umjesto u Zakonu o cestama uspostavlja u Zakonu o naplati cestarine.

Zakonom o cestama propisane su iznimke od plaćanja cestarine, za osobe kod kojih je utvrđeno tjelesno oštećenje koje ima za posljedicu nesposobnost donjih ekstremiteta 80% ili više postotaka te HRVI sa 100% tjelesnog oštećenja te osobe kojima je utvrđeno tjelesno oštećenje osjetila vida od 100%, za jedan osobni automobil koji imaju u svom vlasništvu, odnosno koji koriste na temelju ugovora o leasingu, uz pravo Hrvatskih autocesta d.o.o. i koncesionara na nadoknadu iznosa cestarine koji nisu ostvarili iz državnog proračuna. U studenome 2023. stupio je na snagu novi Zakon o povlasticama u prometu („Narodne novine“, broj 133/23.), koji uz ostalo uređuje povlastice osobe s invaliditetom vezano uz korištenje javnih cesta te uvodi Nacionalnu iskaznicu za osobe s invaliditetom i uspostavlja

Središnji registar prava osoba s invaliditetom u području mobilnosti. Danom stupanja na snagu navedenog Zakona prestala je važiti odredba članka 89. Zakona o cestama.

Prema Zakonu o cestama, cestarina se ne naplaćuje u slučaju korištenja autoceste i objekta pod naplatom vozilima ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, ministarstva nadležnog za poslove obrane i Oružanih snaga, vatrogasnim vozilima, vozilima hitne pomoći, vozilima gorske službe spašavanja, vozilima carine i vozilima kaznenih tijela ministarstva nadležnog za poslove zatvorskog sustava.

Predloženi Zakon o naplati cestarine preuzima uređivanje navedenih pitanja o pravima na neplaćanje cestarine, uz operativnu razradu postupka nužnog zbog tehnoloških rješenja novog sustava elektroničke naplate cestarine.

Zakon o cestama sadrži prekršajne odredbe za neplaćanje cestarine, koje više neće biti predmet toga Zakona, nego se detaljnije i na odgovarajući način propisuju ovim Zakonom.

Imajući u vidu sve prije obrazloženo, stupanjem na snagu Zakona o naplati cestarine potrebno je utvrditi prestanak važenja odredaba Zakona o cestama koje se odnose na cestarinu i europsku elektroničku naplatu cestarine.

Postojeći sustav naplate cestarine u Republici Hrvatskoj uspostavljen je s izgradnjom prvih dionica autocesta sedamdesetih godina prošlog stoljeća.

Tehnička inovacija i međukorak u beskontaktnoj naplati bilo je uvođenje elektroničke naplate cestarine 2006. godine, kojom se sada koristi oko 40% korisnika autocesta kojima upravlja društvo Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionar BINA-ISTRA d.d., dok na autocesti A2 u koncesiji danoj društvu Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o. nije uspostavljena elektronička naplata cestarine.

Sustav naplate uspostavljen na hrvatskim autocestama je tzv. „stani-kreni“ (Stop & Go), a uključuje brklje i blagajnike ili korištenje elektroničkog uređaja za naplatu cestarine (ENC). Primjenjuju se dva tipa naplate cestarine: otvoreni i zatvoreni sustav naplate.

U zatvorenom sustavu naplate cestarine postoji ulazna i izlazna naplatna postaja. Na ulaznoj naplatnoj postaji korisnik ulazi u ulazni trak, uzima magnetsku karticu iz davača kartica (brklja se diže automatski) te ulazi na autocestu. Na izlaznoj naplatnoj postaji korisnik u izlaznom traku predaje blagajniku magnetsku karticu koju je dobio na ulazu, a blagajnik mu naplaćuje propisani iznos cestarine te izdaje račun o plaćenju cestarine. Ukoliko korisnik ima ENC uređaj, proces naplate cestarine odvija se pomoću ENC uređaja smještenog u vozilu i antene na naplatnoj stazi. Antena na ulaznoj postaji bilježi mjesto ulaska te isti očitava na izlaznoj naplatnoj postaji i temeljem toga s ENC računa skida iznos cestarine.

U otvorenom sustavu naplatna postaja je istovremeno ulazna i izlazna naplatna postaja. Dolaskom vozila na naplatnu postaju otvorenog sustava, bez razlike na pravac kretanja, blagajnik određuje odgovarajuću skupinu vozila, obavlja naplatu te korisniku izdaje račun o plaćenju cestarine. Ukoliko korisnik ima ENC uređaj na naplatnoj postaji s ENC računa skida iznos cestarine.

Sada su pod naplatom ukupno 1.312,6 km autocesta na čitavoj mreži A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10 i A11.

Prema podacima upravitelja autocesta u 2022. godini je na hrvatskim autocestama ostvaren promet od 80,2 milijuna vozila i naplaćena cestarina od ukupno 426,5 milijuna eura (bez PDV-a). U 2023. godini na autocestama u Republici Hrvatskoj ostvaren je promet od 89,2 milijuna vozila i naplaćena cestarina od 471,1 milijun eura (bez PDV-a), što predstavlja porast prihoda od 10,5% te porast prometa od 11,2% u odnosu na 2022. godinu, osobito zbog ulaska Republike Hrvatske u schengensko područje. U 2024. godini ostvaren je promet od 96,4 milijuna vozila te je naplaćena cestarina od ukupno 526,6 milijuna eura (bez PDV-a), što predstavlja porast prihoda od 11,8%, a porast prometa od 8,1% u odnosu na 2023. godinu. Trend rasta prometa i prihoda nastavljen je i u 2025. godini te je u prvih devet mjeseci ostvaren porast prometa od 5,0% i naplaćena cestarina od ukupno 450 milijuna eura (bez PDV-a), za 7,8% više nego u istom razdoblju 2024. godine.

Porastom prometa, ali i zbog visoke sezonalnosti korištenja autocesta (turistička sezona), proteklih su godina razmatrani razni modeli kako bi se postojeći sustav zamijenio suvremenijim modelom, bez fizičkih barijera, koji bi bio interoperabilan s drugim sustavima u Europskoj uniji.

U skladu sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine u kojoj je naznačeno kako će se analizirati postojeće mogućnosti uvođenja novog načina naplate cestarina, u okviru Projekta MARS (Modernizacija i restrukturiranje cestovnog sektora), koji je Vlada Republike Hrvatske provodila u suradnji sa Svjetskom bankom, izrađena je Studija novog sustava naplate cestarine. Studija je razmatrala niz različitih mogućih varijanti novog sustava naplate cestarine, uvažavajući tehnologije elektroničke naplate cestarine koje određuje Direktiva (EU) 2019/520, te uvažavajući specifične uvjete prometa na autocestama u Republici Hrvatskoj.

Rezultat analiza pokazao je da je najbolja varijanta implementacija sustava naplate temeljenog na kombinaciji dviju tehnologija: namjenske kratkodometne komunikacije na frekvenciji 5,8 GHz i tehnologije automatskog očitavanja registarskih pločica putem kamera.

Ključne pogodnosti implementacije novog sustava su kako slijedi:

- uspostaviti će se jedinstveni elektronički sustav naplate cestarine na svim autocestama u Republici Hrvatskoj
- nestat će gužve na naplatnim postajama
- elektronički sustav u skladu s važećim europskim direktivama
- nediskriminirajuće rješenje za povremene korisnike za laka vozila (turisti).

Kada je na razini Europske unije radi ublažavanja gospodarskih posljedica uzrokovanih pandemijom COVID 19 uspostavljen poseban instrument s pratećim financijskim sredstvima, koji državama članicama treba osigurati ubrzan gospodarski oporavak te digitalnu i zelenu transformaciju radi održivijeg razvoja te veće otpornosti društva i gospodarstva na buduće krize, Vlada Republike Hrvatske je u srpnju 2021. donijela Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021. – 2026., u kojem je u okviru komponente C1. „Gospodarstvo“, podkomponente C1.4. „Razvoj konkurentnog, energetski održivog i učinkovitog prometnog sustava“ za financiranje predviđen projekt C1.4.R1.I1 „Elektronički sustav naplate cestarine“.

Imajući u vidu da se implementacijom novog sustava naplate cestarine isključivo na autocestama pod upravljanjem društva Hrvatske autoceste d.o.o., a bez uvođenja istog sustava

elektroničke naplate cestarine u slobodnom prometnom toku i na autocestama u koncesiji, ne može postići optimalna operativna funkcionalnost sustava naplate cestarine u Republici Hrvatskoj, Vlada Republike Hrvatske je u studenome 2023. donijela Dodatak Nacionalnom planu oporavka i otpornosti, kojim je projekt proširen i na dionice koncesionara Bina-Istra d.d. i Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o. Za projekt novog sustava elektroničke naplate cestarine predviđeno je 130 milijuna eura bespovratnih sredstava.

Za uvođenje novog elektroničkog sustava naplate cestarine s bitno različitim značajkama u odnosu na postojeći model nužno je uspostaviti novi zakonski okvir i urediti pitanja koja do sada nisu bila uređena propisima, posebice u pogledu propisivanja obveze korištenja uređaja za elektroničku naplatu cestarine u vozilu za teška vozila te uvođenja sustava nadzora i sankcioniranja vozača koji izbjegavaju plaćanje cestarine. Prijedlogom zakona o naplati cestarine uspostavlja se jedinstveni sustav elektroničke naplate cestarine na cjelokupnoj mreži autocesta u Republici Hrvatskoj.

Iako se predloženi Zakon o naplati cestarine planira donijeti do kraja 2025. godine, a stupanje za snagu odredbi o novom sustavu elektroničke naplate cestarine u slobodnom prometnom toku utvrđeno je za 1. ožujka 2027., do kada se naplata cestarine mora provoditi u postojećim sustavima koje su implementirali društvo Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari.

Prijelazno razdoblje za korisnike autocesta s paralelnim radom novog i postojećih sustava naplate nije predviđeno - danom početka funkcioniranja novog sustava prestaju raditi sadašnji sustavi naplate, na svim autocestama.

Kako bi se korisnici pravovremeno i na detaljan način upoznali s funkcioniranjem novog sustava naplate cestarine, bit će otvorena web stranica novog sustava www.crolibertas.hr, sa svim informacijama o razvoju sustava. Navedena web stranica će postati nacionalni web portal novog sustava, na kojem će se omogućiti uključivanje u sustav minimalno tri mjeseca prije puštanja novoga sustava u funkciju. Korisnici će na navedenoj web stranici dobivati jasne upute oko načina uključivanja po oba modela (ENC, ALPR) i načina plaćanja (gotovinsko ili kartično).

Uključivanje u sustav bit će moguće provesti i na prodajnim mjestima društva Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionara, putem mobilne aplikacije sustava te na prodajnim mjestima trećih osoba s kojima će upravitelji autocesta ugovoriti takve usluge.

Korisnici će prije puštanja sustava u funkciju moći, ako tako odluče, provesti povezivanje postojećih ENC uređaja s registarskim pločicama vozila te prijaviti u sustav sve podatke propisane Zakonom.

Novi elektronički sustav za naplatu cestarine u skladu je s organizacijsko – poslovnim modelom pružanja dijeljenih usluga tijelima javnog sektora korištenjem zajedničkih poslovnih rješenja, zajedničkih usluga informacijsko – komunikacijske tehnologije i razmjenoj podataka putem središnjeg sustava interoperabilnosti, kao jedinstvenog sustava sigurne razmjene podataka između javnih elektroničkih sustava i usluga, koji proizlaze iz Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća od 2. listopada 2018. o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika za pristup informacijama, postupcima, uslugama podrške i rješavanja problema (Tekst značajan za EGP) (SL L 295, 21. 11. 2018.).

Dakle, predloženim Zakonom o naplati cestarine uređuje se naplata cestarine kao skup aktivnosti za ispunjavanje obveze plaćanja cestarine i nadzor nad plaćanjem iste, što uključuje sljedeća temeljna pitanja:

- uvođenje i ukidanje naplate cestarine
- obveznici plaćanja cestarine
- cestarina kao naknada za korištenje autoceste na temelju duljine korištene naplatne dionice
- postupak određivanja autocesta i cestovnih objekata za korištenje kojih se može uvesti naplata cestarine
- naplatne skupine u koje se vozila razvrstavaju za potrebe naplate cestarine
- obveza uspostave novog sustava elektroničke naplate cestarine na svim autocestama u Republici Hrvatskoj i propisivanje obvezne tehnologije
- sustav elektroničke naplate cestarine u Republici Hrvatskoj
- pretpostavke stjecanja prava na upotrebu autoceste
- naplata za bespravnu upotrebu autoceste
- pružanje usluge europske elektroničke naplate cestarine
- interoperabilnost naplate cestarine u slobodnom prometnom toku
- obrada podataka i razmjena informacija o neplaćanju cestarine
- odredbe o cestarini za vozila posebnih skupina korisnika
- nadzor naplate cestarine
- inspekcijski nadzor naplate cestarine
- prekršajna odgovornost za kršenje propisanih obveza.

2. Posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći

Predloženim Zakonom po prvi puta se u Republici Hrvatskoj uspostavlja cjeloviti normativni okvir za naplatu cestarine.

Donošenjem predloženog Zakona omogućit će se implementacija jedinstvenog elektroničkog sustava naplate cestarine, u slobodnom prometnom toku, na svim autocestama u Republici Hrvatskoj.

III. OCJENA I IZVORI SREDSTAVA POTREBNIH ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Za provođenje ovoga Zakona potrebno je osigurati dodatna sredstva u Državnom proračunu Republike Hrvatske i to za novo zapošljavanje u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, u kojem će se u Upravi za cestovni promet, cestovnu infrastrukturu i inspekciju ustrojiti nova služba, Služba za nadzor naplate cestarine, u kojoj se predlaže sistematizirati i kasnije popuniti 10 novih radnih mjesta. Zapošljavanje bi se provelo putem javnog natječaja krajem 2025. ili u 2026. godini. Trošak ovog zapošljavanja iznosit će godišnje 568.320,00 eura u 2026. i 2027. godini. Svi troškovi za novo zapošljavanje planiraju se i osigurati će se na aktivnosti A570000 Administracija i upravljanje.

Projekt elektronički sustav naplate cestarine planiran je za financiranje sredstvima zajma iz Mehanizma za oporavak i otpornost Europske unije temeljem Dodatka Nacionalnom planu oporavka i otpornosti.

Potrebna sredstva za financiranje prihvatljivih troškova projekta osigurana su Izmjenama i dopunama Državnog proračuna Republike Hrvatske za 2025. godinu u iznosu od 3.000.000,00 eura. Stvarni troškovi provedbe projekta planirani su u Prijedlogu državnog proračuna Republike Hrvatske za 2026. godinu i projekcijama za 2027. i 2028. godinu na pozicijama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, tekućem projektu T820077 Promet i komunikacije NPOO – C.1.4. (C7.1.), u iznosu od 62 milijuna eura za 2026. godinu i 25 milijuna eura za 2027. godinu. Potrebna sredstva za 2028. godinu (18.000.000,00 eura), 2029. godinu (15.000.000,00 eura) i 2030. godinu (7.000.000,00 eura) bit će osigurana u idućem ciklusu planiranja trogodišnjih limita Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a sve sukladno dinamici provođenja projekta uvođenja elektroničkog sustava naplate cestarine.

Sredstva su planirana i na pozicijama Financijskog plana društva Hrvatske autoceste d.o.o., K700003 Građenje autocesta, konto 4213 i to 3 milijuna eura za 2025. godinu, 62 milijuna eura za 2026. godine, 25.000.000,00 eura za 2027. godinu. Potrebna sredstva za 2028. godinu (18.000.000,00 eura), 2029. godinu (15.000.000,00 eura) i 2030. godinu (7.000.000,00 eura) bit će osigurana u idućem ciklusu planiranja trogodišnjeg plana Hrvatskih autocesta d.o.o., a sve sukladno dinamici provođenja projekta uvođenja elektroničkog sustava naplate cestarine.

IV. OBRAZLOŽENJE PRIJEDLOGA ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Donošenje ovoga Zakona predlaže se po hitnom postupku sukladno članku 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/13., 113/16., 69/17., 29/18., 53/20., 119/20. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 123/20. i 86/23. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) iz sljedećeg osobito opravdanog razloga - radi pravodobnog uspostavljanja pravnog okvira za provedbu Dodatka Nacionalnom planu oporavka i otpornosti - komponente C1 „Gospodarstvo“, podkomponente C1.4. „Razvoj konkurentnog, energetski održivog i učinkovitog prometnog sustava“ za financiranje predviđen projekt C1.4.R1.II „Elektronički sustav naplate cestarine, kao i radi usklađivanja s dokumentima Europske unije Direktivom (EU) 2019/520 i Direktiva (EU) 2022/362.

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE

I. OPĆE ODREDBE

Predmet Zakona

Članak 1.

Ovim se Zakonom uređuje naplata cestarine, propisuje obveza uspostave jedinstvenog sustava elektroničke naplate cestarine u slobodnom prometnom toku, uređuju pitanja pružanja usluge europske elektroničke naplate cestarine, uređuje nadzor upotrebe autoceste i objekta pod naplatom te se propisuje prekršajna odgovornost za kršenje propisanih obveza.

Usklađivanje Zakona s pravnim poretom Europske unije

Članak 2.

Ovim Zakonom u hrvatsko zakonodavstvo preuzimaju se sljedeći akti Europske unije:

1. Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila (SL L 69, 4. 3. 2022.)
2. Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (preinaka) (Tekst značajan za EGP) (SL L 91, 29. 3. 2019.).

Pojmovi

Članak 3.

Pojedini pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeća značenja:

1. *akreditacija* je postupak, koji utvrđuje i kojim upravlja subjekt za naplatu cestarine, a koji pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine mora proći prije odobrenja pružanja usluge Europske elektroničke naplate cestarine u području Europske elektroničke naplate cestarine
2. *autocesta* je javna cesta razvrstana kao autocesta temeljem zakona koji uređuje cestovnu infrastrukturu
3. *automatizirano pretraživanje* je proces internetskog pristupa bazama podataka država članica Europske unije koje sadrže podatke o vozilima i vlasnicima odnosno korisnicima vozila
4. *bitno izmijenjen režim naplate cestarina ili naknada* znači režim naplate cestarina ili naknada u kojem se očekuje da će izmjena cijena povećati prihode za više od 10 % u usporedbi s prethodnom obračunskom godinom, isključujući učinak povećanja prometa i nakon korekcije za inflaciju mjerenu na temelju promjena u harmoniziranom

indeksu potrošačkih cijena za cijelu Europsku uniju, isključujući energiju i neprerađenu hranu, kako ga je objavila Europska komisija

5. *cestarina* je naknada za upotrebu autoceste ili objekta pod naplatom, čiji se iznos određuje u skladu s odredbama ovoga Zakona
6. *elektronički sustav za naplatu cestarine* je sustav za naplatu cestarine u kojem se obveza korisnika da plati cestarinu isključivo aktivira i povezana je s automatskim prepoznavanjem prisutnosti vozila na određenoj točki naplate cestarine, pomoću komunikacije na daljinu s opremom u vozilu ili automatskim prepoznavanjem registarskih pločica
7. *elektronički sustav za naplatu cestarine u Republici Hrvatskoj (u daljnjem tekstu: ESNC)* je sustav za naplatu cestarine u slobodnom toku vozila, koji koristi tehnologiju propisanu ovim Zakonom, a u skladu s organizacijsko poslovnim modelom pružanja dijeljenih usluga tijelima javnog sektora korištenjem zajedničkih poslovnih rješenja, zajedničkih usluga informacijsko komunikacijske tehnologije i razmjenom podataka putem središnjeg sustava interoperabilnosti kao jedinstvenog sustava sigurne razmjene podataka između javnih elektroničkih sustava i usluga
8. *Europska elektronička naplata cestarine (u daljnjem tekstu: EENC)* je usluga naplate cestarine koju pružatelj usluge EENC-a pruža korisniku EENC-a, u jednom ili više područja EENC-a, na temelju ugovora
9. *glavni pružatelj usluga* je pružatelj usluge naplate cestarine sa specifičnim obvezama, kao što je obveza potpisivanja ugovora sa svim zainteresiranim korisnicima, ili posebnim pravima, kao što su posebna naknada ili zajamčeni dugoročni ugovor, različitima od prava i obveza drugih pružatelja usluga
10. *Hrvatske autoceste d.o.o.* je društvo s ograničenom odgovornošću za upravljanje, građenje, rekonstrukciju i održavanje autocesta osnovano na temelju zakona koje uređuje cestovnu infrastrukturu i ima prava i obveze subjekta za naplatu cestarine
11. *imenovani subjekt za naplatu cestarine* je pravna osoba koja u području EENC-a, u skladu s odredbama ovoga Zakona, izravno, odnosno na temelju dodijeljene koncesije, ima prava i obveze subjekta za naplatu cestarine
12. *infrastrukturna pristojba* je pristojba koja se naplaćuje za nadoknadu nastalih troškova izgradnje, održavanja, upravljanja, poslovanja i razvoja, vezanih za autocestu i objekt pod naplatom
13. *inspektor naplate cestarine* je službena osoba ministarstva nadležnog za cestovnu infrastrukturu koja obavlja inspekcijske poslove nadzora naplate cestarine u skladu s odredbama ovoga Zakona
14. *koncesijska cestarina* je cestarina koja se utvrđuje i naplaćuje na temelju ugovora o koncesiji
15. *koncesionar* je pravna osoba kojoj je na temelju zakona koji uređuje cestovnu infrastrukturu i zakona koji uređuje koncesije dodijeljena koncesija za građenje i upravljanje autocestom i pojedinim cestovnim objektima na državnoj cesti i ima prava i obveze subjekta za naplatu cestarine
16. *korisnik* je vlasnik vozila, osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, korisnik uređaja za elektroničku naplatu cestarine i vozač

17. *korisnik EENC-a* je fizička ili pravna osoba koja ima ugovor s pružateljem usluge EENC-a za pristup EENC-u
18. *korisnik uređaja za elektroničku naplatu cestarine* (u daljnjem tekstu: korisnik ENC uređaja) je fizička ili pravna osoba koja je evidentirana kao korisnik ENC uređaja u sustavima elektroničke naplate cestarine subjekata za naplatu cestarine odnosno u ESNC-u
19. *lako vozilo* je vozilo čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tona
20. „*Ministarstvo* je ministarstvo nadležno za cestovnu infrastrukturu
21. *model uključenja u ESNC putem uređaja za elektroničku naplatu cestarine* (u daljnjem tekstu: ENC model) znači uključenje u ESNC unosom oznaka s registarske pločice vozila, podataka o uređaju za elektroničku naplatu cestarine i valjanog sredstva plaćanja cestarine
22. *model uključenja u ESNC putem oznaka s registarske pločice vozila* (u daljnjem tekstu: APRP model) znači uključenje u ESNC unosom oznaka s registarske pločice vozila i valjanog sredstva plaćanja cestarine
23. *nadzornik* je fizička osoba ovlaštena u skladu s ovim Zakonom za obavljanje poslova nadzora naplate cestarine u ime i za račun subjekta za naplatu cestarine
24. *naknada zbog zagušenja* je naknada koja se naplaćuje po vozilu kako bi se nadoknadili troškovi nastali zbog zagušenja te kako bi se zagušenje smanjilo
25. *naplatna dionica* predstavlja dio autoceste ili objekt pod naplatom za koji je odlukom iz članka 5. stavka 6. ovoga Zakona uvedena naplata cestarine
26. *naplatna skupina* je skupina u koju se raspoređuju vozila za potrebe naplate cestarine, prema osobinama vozila koja su povezana s oštećenjem autoceste i objekta pod naplatom tijekom njihove upotrebe
27. *naplatno korisničko mjesto* je mjesto na kojem se korisnik autoceste i objekta pod naplatom za koje je u skladu s ovim Zakonom uvedena naplata cestarine, uključuje u ESNC i dobiva informacije vezane uz elektroničku naplatu cestarine
28. *neplaćanje cestarine* je upotreba autoceste ili objekta pod naplatom bez uključenja u ESNC u skladu s člankom 16. stavcima 7. i 8. ovoga Zakona
29. *objekt pod naplatom* je pojedini cestovni objekt na državnoj cesti za koji je u skladu s ovim Zakonom uvedena naplata cestarine
30. *Opći uvjeti poslovanja* su skup komercijalnih uvjeta pod kojima se upotrebljava autocesta i objekt pod naplatom koje u skladu s ovim Zakonom donose subjekti za naplatu cestarine za autoceste i objekte pod naplatom kojima upravljaju
31. *oprema u vozilu* uključuje potpuni sklop hardverskih i softverskih komponenti koji se treba koristiti kao dio usluge elektroničke naplate cestarine, a koji je ugrađen u vozilo ili se u njemu nalazi radi prikupljanja, pohrane, obrade i primanja/slanja podataka na daljinu
32. *osobni automobil* je lako vozilo namijenjeno prijevozu najviše osam osoba, uz vozača
33. *parametri za klasifikaciju vozila na području EENC* su podaci o vozilu u skladu s kojima se obračunava cestarina, na temelju podataka za obračun cestarine

34. *podaci za obračun cestarine na području EENC* su informacije koje utvrđuje nadležni subjekt za naplatu cestarine, a koje su potrebne za određivanje visine cestarine, koja se plaća za upotrebu autoceste na određenom području naplate cestarine i za zaključenje transakcije naplate cestarine
35. *područje EENC-a* čine cesta, cestovna mreža, građevina poput mosta ili tunela na kojima se cestarina naplaćuje putem elektroničkog sustava za naplatu cestarine
36. *ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba* je ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja, podijeljen s brojem kilometara koje su vozila prešla na autocestama i objektima pod naplatom na kojima se naplaćivala infrastrukturna pristojba tijekom toga razdoblja
37. *prijava cestarine na području EENC-a* je izjava u obliku podataka namijenjenih subjektu za naplatu cestarine, kojom se potvrđuje prisutnost vozila na području EENC-a, u obliku koji je dogovoren između pružatelja usluge naplate cestarine i subjekta za naplatu cestarine
38. *primjerenost za upotrebu* je sposobnost sastavnice interoperabilnosti, koja je reprezentativno ugrađena u EENC, da zajedno u radu sa sustavom subjekta za naplatu cestarine postigne i zadrži utvrđenu učinkovitost
39. *pristojba za vanjske troškove* je pristojba koja se naplaćuje radi nadoknade nastalih troškova vezanih za onečišćenje zraka i/ili štetne učinke buke i/ili emisije CO₂ koje uzrokuje cestovni promet
40. *pružatelj usluge EENC-a* je pravna osoba koja, na temelju posebnog ugovora, korisniku EENC-a odobrava pristup EENC-u i plaća cestarinu relevantnom subjektu za naplatu cestarine te koja je registrirana u pojedinoj državi članici Europske unije u kojoj ima poslovni nastan
41. *pružatelj usluge naplate cestarine* je pravna osoba koja pruža usluge naplate cestarine, u jednom ili više područja EENC-a, za jednu ili više kategorija vozila
42. *sastavnica interoperabilnosti* je bilo koja osnovna komponenta, skupina komponenti, podsklop ili cjelovit sklop opreme, koji su ugrađeni ili namijenjeni ugradnji u EENC i o kojima, izravno ili neizravno, ovisi interoperabilnost usluge, uključujući materijalne i nematerijalne predmete, kao što je softver
43. *subjekt za naplatu cestarine* je pravna osoba koja upravlja autocestom odnosno objektom pod naplatom i implementiranim elektroničkim sustavom naplate cestarine te naplaćuje cestarinu na području EENC-a
44. *sustav usklađen s EENC-om* čini skup elemenata elektroničkog sustava za naplatu cestarine koji su posebno potrebni za uključivanje pružateljâ usluge EENC-a u sustav i za funkcioniranje EENC-a
45. *Sustav za sigurnosnu pohranu platnih podataka i elektroničko plaćanje* je informacijski sustav certificiran Level 1 razinom PCIDSS (Payment Card Industry Data Security Standard) za podršku elektroničkom plaćanju, obradu i razmjenu podataka o platnim instrumentima (platnoj kartici i IBAN-u) s bankama izdavateljima i prihvatiteljima platnih instrumenata
46. *teško vozilo* je vozilo čija najveća dopuštena masa vozila prelazi 3,5 tona
47. *točka naplate cestarine* je mjesto na autocesti ili objektu pod naplatom na kojem se nalazi oprema za prepoznavanje parametara vozila u svrhu evidentiranja prolaska

vozilom i određivanja visine cestarine za vožnju u slobodnom toku te za provjeru valjanosti sredstava plaćanja

48. *trošak emisija CO₂ zbog prometa* je trošak štete uzrokovane ispuštanjem CO₂ za vrijeme rada vozila
49. *trošak onečišćenja bukom zbog prometa* je trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane bukom koju emitiraju vozila u cestovnom prometu ili koja nastaje zbog dodira vozila s površinom ceste
50. *trošak onečišćenja zraka zbog prometa* je trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane ispuštanjem čestičnih tvari i prekursora ozona, kao što su dušikov oksid i isparivi organski spojevi, za vrijeme prometovanja vozila
51. *troškovi financiranja* su kamate na kredite i povrat na financiranje iz naknade za financiranje građenja i održavanja javnih cesta propisane zakonom koji uređuje cestovnu infrastrukturu
52. *troškovi izgradnje* su troškovi povezani s izgradnjom, u koje se mogu uključiti troškovi financiranja
53. *upotreba autoceste ili objekta pod naplatom* je svaki ulazak i vožnja vozilom kao i zaustavljanje i parkiranje vozila na naplatnim dionicama pod upravljanjem jednog subjekta za naplatu cestarine
54. *uređaj za elektroničku naplatu cestarine* (u daljnjem tekstu: ENC uređaj) je oprema u vozilu koja se koristi za uslugu elektroničke naplate cestarine u Republici Hrvatskoj
55. *valjano sredstvo plaćanja* je sredstvo plaćanja cestarine u obliku kreditne kartice, debitne kartice, uslužne kartice, odnosno pretplate dostatnog iznosa za koje je Općim uvjetima poslovanja predviđena mogućnost uključanja u ESNC, kojim se za svaku upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom osigurava naplata pripadajućeg iznosa cestarine
56. *vozilo* znači motorno vozilo ili skup povezanih vozila koja su namijenjena ili se koriste za cestovni prijevoz putnika ili robe
57. *zagušenje* je stanje u kojem se opseg ostvarenog prometa približava projektiranom kapacitetu ceste ili ga premašuje
58. *znatno izmijenjen sustav* je postojeći elektronički sustav za naplatu cestarine koji je izmijenjen ili se mijenja, zbog čega se od pružatelja usluge EENC-a zahtijeva da uvedu izmjene sastavnica interoperabilnosti koje su aktivne, poput reprogramiranja ili prilagodbe sučelja njihovih pozadinskih ureda, do te mjere da je potrebna ponovna akreditacija.

Korištenje pojmova s rodnom značenjem

Članak 4.

Izrazi koji se koriste u ovome Zakonu, a imaju rodno značenje, odnose se jednako na muški i ženski rod.

II. CESTARINA

Uvođenje i ukidanje naplate cestarine

Članak 5.

- (1) Za upotrebu autoceste i/ili objekta pod naplatom na ili izvan transeuropske cestovne mreže određene zakonom koji uređuje cestovnu infrastrukturu, naplaćuje se cestarina.
- (2) Cestarina se naplaćuje za sva vozila kojima se upotrebljava autocesta i/ili objekt pod naplatom, ako ovim Zakonom nije drugačije određeno.
- (3) Uvođenje i ukidanje naplate cestarine ne smije dovesti do diskriminacije međunarodnog prometa javnim cestama niti prijevoznicima u cestovnom prometu poremetiti slobodu tržišnog natjecanja.
- (4) Za upotrebu iste dionice autoceste nije dozvoljeno istodobno uvođenje naplate cestarine prema odredbama ovoga Zakona i korisničke naknade prema odredbama zakona koji uređuje cestovnu infrastrukturu.
- (5) Za upotrebu objekta pod naplatom, koji se nalazi na dionici državne ceste za koju je uvedena naplata korisničke naknade prema zakonu koji uređuje cestovnu infrastrukturu, može se uvesti naplata cestarine pod uvjetom da se time ne dovodi do diskriminacije međunarodnog cestovnog prometa niti narušavanja tržišnog natjecanja među prijevoznicima.
- (6) Uvođenje i ukidanje naplate cestarine za upotrebu autoceste i/ili objekta pod naplatom odlukom uređuje Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Vlada).
- (7) Za autocestu i/ili objekt pod naplatom, za koje je uvedena naplata cestarine odlukom iz stavka 6. ovoga članka, duljine naplatnih dionica i pripadajuće prometne udaljenosti pravilnikom propisuje ministar nadležan za cestovnu infrastrukturu (u daljnjem tekstu: Ministar).

Obveznici plaćanja cestarine

Članak 6.

- (1) Obveznici plaćanja cestarine su:

- vozač
- vlasnik vozila
- osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora
- korisnik ENC uređaja
- pružatelj usluge EENC-a.

- (2) Obveznici plaćanja cestarine za upotrebu autoceste i objekta pod naplatom obvezni su platiti cestarinu subjektu za naplatu cestarine, u skladu s odredbama ovoga Zakona, i solidarno odgovaraju za plaćanje cestarine.

(3) Umjesto vlasnika i jednako kao vlasnik za plaćanje cestarine solidarno odgovara neovlašteni korisnik vozila.

(4) Neovlašteni korisnik je osoba koja u vrijeme upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom koristi vozilo bez suglasnosti vlasnika, a nije kod njega zaposlena u vezi s pogonom vozila, niti je član njegova obiteljskog kućanstva, niti joj je vlasnik vozilo predao u posjed.

(5) Ako je svojom krivnjom ili krivnjom osoba koje su se trebale brinuti o vozilu omogućio neovlašteno korištenje vozila, pored neovlaštenog korisnika, za plaćanje cestarine solidarno odgovara i vlasnik vozila.

Cestarina

Članak 7.

(1) Cestarina se plaća u iznosu određenom na temelju duljine naplatne dionice i na temelju naplatne skupine vozila, a može obuhvaćati jednu ili više sljedećih pristojbi i naknada:

- infrastrukturnu pristojbu
- naknadu zbog zagušenja
- pristojbu za vanjske troškove.

(2) Dio troškova onečišćenja zraka zbog prometa nadoknađuje se naplatom posebne naknade za okoliš za vozila na motorni pogon, sukladno propisima o zaštiti okoliša i energetske učinkovitosti, te nije uključen u pristojbu za vanjske troškove iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Cestarina se naplaćuje za sva vozila, laka i teška, koja upotrebljavaju autocestu ili objekt pod naplatom.

(4) Vozila se za potrebe naplate cestarine raspoređuju u naplatne skupine sukladno broju osovina i/ili dimenziji i/ili maksimalno dopuštenoj ukupnoj težini vozila u opterećenom stanju i/ili drugim parametrima klasifikacije vozila koji odražavaju oštećivanje ceste, uz uvjet da se parametri za klasifikaciju vozila temelje na karakteristikama vozila koji su vidljivi ili su naznačeni u prometnoj dozvoli vozila odnosno dokumentima izdanim od strane proizvođača vozila ukoliko prometna dozvola ne sadrži tehničke osobine vozila, a subjekti za naplatu cestarine imaju pravo zatražiti na uvid prometnu dozvolu vozila odnosno dokument izdan od strane proizvođača vozila ukoliko prometna dozvola ne sadrži tehničke osobine vozila.

(5) Cestarinom se ne smije diskriminirati korisnike prema državljanstvu korisnika, državi poslovnog nastana, državi registracije vozila, a niti s obzirom na polazište odnosno odredište.

(6) Postupak utvrđivanja visine cestarine, pripadnost naplaćenih sredstava te namjena korištenja istih propisani su zakonom koji uređuje cestovnu infrastrukturu.

(7) Ukupan iznos cestarine, iznos infrastrukturne pristojbe, iznos pristojbe za vanjske troškove i iznos naknade zbog zagušenja, ako se primjenjuju, moraju biti naznačeni na računu koji se izdaje korisniku.

(8) Ministarstvo najmanje šest mjeseci prije uvođenja novih ili bitno izmijenjenih cestarina, određenih na temelju infrastrukturnih pristojbi, pristojbi za vanjske troškove i/ili naknadi zbog

zagušenja, o tome obavještava Europsku komisiju i provodi postupak za dobivanje mišljenja Europske komisije.

(9) Subjekti za naplatu cestarine obvezni su do 25. ožujka tekuće godine za prethodnu godinu na mrežnim stranicama javno objavljivati podatke o naplaćenim cestarinama.

(10) Ministar pravilnikom propisuje:

- naplatne skupine u koje se raspoređuju vozila u svrhu naplate cestarine
- metodologije utvrđivanja i izračuna cestarine i koncesijske cestarine, svih troškova koji ulaze u infrastrukturne troškove, troškove financiranja, infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove koja se odnosi na troškove zaštite od buke i/ili onečišćenja zraka zbog prometa i /ili emisija CO₂ zbog prometa, visinu pristojbe za vanjske troškove po pojedinoj autocesti odnosno dionici autoceste, naknade zbog zagušenja, utvrđivanje najviše razine infrastrukturnih pristojbi, umanjenje infrastrukturnih pristojbi za vozila koja ispunjavaju najviše ekološke standarde u pogledu emisijskih razreda i emisije CO₂ kao i umanjenja infrastrukturnih pristojbi u svrhu učinkovitog korištenja autoceste i podizanja razine sigurnosti na autocesti, metodologiju izračunavanja prosječne naplaćene cestarine koja je razmjerna troškovima izgradnje, održavanja, upravljanja i razvoja mreže autocesta, a iskazana je kao ukupan prihod od cestarina u određenom vremenskom razdoblju podijeljen s brojem prevaljenih kilometara svih vozila koja su platila cestarinu na određenoj mreži autocesta,
- podatke koje Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji radi usklađivanja infrastrukturnih pristojbi i pristojbi za vanjske troškove i
- strukturu podataka koji se javno objavljuju temeljem stavka 9. ovoga članka.

Infrastrukturni troškovi

Članak 8.

(1) Infrastrukturni troškovi uključuju:

- troškove povezane s izgradnjom nove autoceste, nove dionice autoceste ili objekta pod naplatom ili nove investicije u rekonstrukciju ranije izgrađene mreže autocesta, pojedine autoceste, dionice autoceste ili objekta pod naplatom
- troškove povezane s izgradnjom autoceste, dionice autoceste ili objekta pod naplatom, uključujući investicije u njihovu rekonstrukciju, koji su radovi dovršeni najviše 30 godina prije 10. lipnja 2008., na kojima je 10. lipnja 2008. bila uvedena naplata cestarine ili je naplata cestarine uvedena nakon toga datuma
- troškove povezane s izgradnjom autoceste, dionice autoceste ili objekta pod naplatom, uključujući investicije u njihovu rekonstrukciju, dovršene više od 30 godina prije 10. lipnja 2008., kojima je predviđeni vijek trajanja duži od 30 godina i/ili
- troškove povezane s izgradnjom ili rekonstrukcijom autoceste, dionice autoceste ili objekta pod naplatom dovršene više od 30 godina prije 10. lipnja 2008., na kojima je uvedena naplata cestarine koja omogućava povrat tih troškova na temelju ugovora o koncesiji sklopljenih prije 10. lipnja 2008.
- sva ulaganja vezana za zaštitu od buke, uvođenje inovativnih tehnologija, poboljšanje sigurnosti i/ili zaštite okoliša.

(2) Troškovi rekonstrukcije su troškovi radova poboljšanja autoceste, dionice autoceste ili objekta pod naplatom, kojima se osigurava unaprjeđenje svojstava te građevine.

(3) Troškovi iz stavka 1. podstavaka 2. i 3. ovoga članka ne mogu biti veći od njihove vrijednosti na dan 10. lipnja 2008., nakon obračunate amortizacije.

Infrastrukturalna pristojba

Članak 9.

(1) Infrastrukturalna pristojba naplaćuje se radi povrata infrastrukturnih troškova koji se odnose na autocestu, dionicu autoceste odnosno objekt pod naplatom, za naknadu nastalih troškova izgradnje, poboljšanja, održavanja, upravljanja, poslovanja i razvoja, vezanih uz autocestu i objekt pod naplatom.

(2) Ponderirana prosječna infrastrukturalna pristojba može uključivati povrat na kapital i /ili profitnu maržu na temelju tržišnih uvjeta.

Pristojba za vanjske troškove

Članak 10.

(1) Pristojba za vanjske troškove za onečišćenje zraka za teška vozila naplaćuje se na autocesti na kojoj je uvedena naplata cestarine, najkasnije počevši od 25. ožujka 2026.

(2) Pristojba za vanjske troškove za onečišćenje zraka ne naplaćuje se za teška vozila koja pripadaju najstrožim emisijskim razredima CO₂ (vozila s nulnim i niskim emisijama CO₂) i ispunjavaju najstrože emisijske norme EURO.

(3) Pristojba za vanjske troškove iz stavka 1. ovoga članka ne naplaćuje se na autocesti ili pojedinoj dionici autoceste, na kojoj naplata pristojbe za vanjske troškove za onečišćenje zraka može imati za posljedicu preusmjeravanje vozila na ceste na kojima nije uvedena naplata.

(4) Visinu pristojbe za vanjske troškove, izuzeće iz stavka 3. ovoga članka i uvođenje pristojbe za vanjske troškove za laka vozila odlukom određuje Vlada.

Naknada zbog zagušenja

Članak 11.

(1) Naknada zbog zagušenja može se naplatiti za upotrebu autoceste ili dionice autoceste na kojoj dolazi do zagušenja, tijekom razdoblja trajanja zagušenja, za sva vozila na nediskriminirajući način.

(2) Subjekti za naplatu cestarine obvezni su prihode ostvarene od naknada zbog zagušenja koristiti za rješavanje problema zagušenja na autocesti ili dionici autoceste na kojoj su naplaćeni.

(3) Ministarstvo prati učinak uvođenja naknade zbog zagušenja te svake tri godine o tome izvješćuje Vladu.

(4) Uvođenje i ukidanje naplate naknade zbog zagušenja odlukom uređuje Vlada.

Snižene cestarine i popusti

Članak 12.

(1) Popusti ili sniženja infrastrukturne pristojbe mogu se odobriti za osobne automobile prema učestalosti korištenja, pod uvjetom da se smanjenje prihoda ne nadoknađuje naplatom infrastrukturne pristojbe ostalim korisnicima.

(2) Subjekti za naplatu cestarine ne smiju odobravati popuste ili sniženja cestarine u dijelu koji se odnosi na pristojbu za vanjske troškove.

(3) Subjekti za naplatu cestarine mogu davati popuste ili sniženja cestarine u dijelu koji se odnosi na infrastrukturnu pristojbu pod sljedećim uvjetima:

- da su razmjerni za sve skupine vozila, javno objavljeni i dostupni svim korisnicima autocesta pod jednakim uvjetima te da ne uzrokuju dodatne troškove koji se prenose na ostale korisnike u obliku viših cestarina
- da popusti odražavaju stvarne uštede u troškovima postupanja prema čestim korisnicima u odnosu na ostale korisnike
- da ne premašuju 13 % iznosa infrastrukturne pristojbe koju plaćaju vozila razvrstana u istu skupinu koja ne ostvaruju pravo na popust ili sniženje.

(4) Odluku o popustima ili sniženju cestarine iz ovoga članka Hrvatske autoceste d.o.o. donose uz prethodnu suglasnost Ministra, a koncesionari na način određen ugovorom o koncesiji.

Pravilnik o korištenju ESNC-a i Opći uvjeti poslovanja

Članak 13.

(1) Subjekti za naplatu cestarine donose Opće uvjete poslovanja za autoceste i/ili objekt pod naplatom kojima upravljaju, u skladu s ovim Zakonom.

(2) Opći uvjeti poslovanja iz stavka 1. ovoga članka objavljuju se na službenoj mrežnoj stranici subjekta za naplatu cestarine.

(3) Pravilnik kojim se detaljno uređuje tehnička funkcionalnost ESNC-a donosi Ministar.

III. NAPLATA CESTARINE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Naplata cestarine

Članak 14.

(1) Naplata cestarine te nadzor naplate cestarine mora se provoditi na način da se što manje ometa slobodni tok prometa te da se u najmanjoj mogućoj mjeri provode obvezne kontrole ili provjere na unutarnjim granicama Europske unije.

(2) Naplata cestarine ne smije korisnike međusobno dovesti u neopravdano nepovoljan položaj pri čemu se davanje popusta prema učestalosti korištenja ne smatra dovodenjem u nepovoljan položaj ostalih korisnika.

Elektronički sustav naplate cestarine u Republici Hrvatskoj (ESNC)

Članak 15.

(1) Elektronički sustav naplate cestarine na svim autocestama i objektima pod naplatom u Republici Hrvatskoj za izvođenje elektroničkih transakcija naplate cestarine koristi mikrovalnu tehnologiju na frekvenciji 5,8 GHz uz upotrebu ENC uređaja i tehnologiju automatskog prepoznavanja registarskih pločica.

(2) Za laka vozila primjenjuje se mikrovalna tehnologija na frekvenciji 5,8 GHz uz upotrebu ENC uređaja ili tehnologija automatskog prepoznavanja registarskih pločica.

(3) Za teška vozila obvezna je primjena mikrovalne tehnologije na frekvenciji 5,8 GHz uz upotrebu ENC uređaja.

(4) ESNC koristi opremu za snimanje vozila na točkama naplate cestarine, s ciljem evidentiranja prolaska vozila, prepoznavanja registarske pločice i drugih parametara vozila, radi osiguravanja identifikacije vozila te provjere valjanosti sredstva plaćanja, sve u svrhu ispravne naplate cestarine.

(5) Za naplatu cestarine, naknade cestarine i posebne naknade (zakonskog penala) iz članka 22. stavka 1. ovoga Zakona te prekršajnih kazni iz Glave IX. ovoga Zakona može se koristiti Sustav za sigurnosnu pohranu platnih podataka i elektroničko plaćanje, kao i Središnji sustav interoperabilnosti Centra dijeljenih usluga za pristup podacima iz Registra vlasnika vozila, povezano s ESNC.

(6) Naziv i vizualni identitet ESNC-a pravilnikom propisuje Ministar.

Pravo na upotrebu autoceste

Članak 16.

(1) Pravo na upotrebu autoceste i objekta pod naplatom, na kojima je uspostavljen ESNC, stječe se uključanjem u ESNC, koje obuhvaća prijavu u skladu s odredbama stavka 2. ovoga članka, a kojim uključanjem se subjektima za naplatu cestarine daje nalog da naplate cestarinu

za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom terećenjem sredstva plaćanja prijavljenog u ESNC.

(2) Za uključenje u ESNC potrebno je u ESNC prijaviti sljedeće:

- po APRP modelu podatke s registarskih pločica vozila i valjano sredstvo plaćanja
- po ENC modelu podatke s registarskih pločica vozila, serijski broj ili crtični kod ENC uređaja i valjano sredstvo plaćanja.

(3) Uključenje u ESNC može se provesti na sljedećim naplatnim korisničkim mjestima:

- putem jedinstvenog nacionalnog web prodajnog mjesta za uključenje u ESNC
- putem mobilnih aplikacija za uključenje u ESNC, drugih digitalnih servisa te putem on line bankarstva kreditnih institucija
- na namjenskim stazama za brzo uključenje u ESNC
- u prodajnim uredima subjekata za naplatu cestarine
- na prodajnim mjestima trećih osoba s kojima su subjekti za naplatu cestarine sklopili ugovor o posredovanju.

(4) Svakom upotrebom autoceste odnosno objekta pod naplatom u skladu sa stavkom 1. ovoga članka nastaje zaseban ugovorni odnos o upotrebi autoceste odnosno objekta pod naplatom između korisnika i subjekta za naplatu cestarine.

(5) Uključenje u ESNC putem jedinstvenog nacionalnog web prodajnog mjesta, mobilne aplikacije i drugih digitalnih servisa, on line bankarstva kreditnih institucija ili na prodajnim mjestima trećih strana ne smatra se ugovorom na daljinu niti ugovorom sklopljenim izvan poslovnih prostorija u smislu zakona koji uređuje zaštitu potrošača.

(6) Usluga upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom, na kojima je uspostavljen ESNC, smatra se uslugom pruženom putem automata u smislu općih poreznih propisa i zakona koji uređuje zaštitu potrošača, te predstavlja djelatnost naplate cestarine u smislu zakona koji uređuje fiskalizaciju.

(7) Lako vozilo i lako vozilo s priključnim vozilom se uključuje u ESNC po APRP modelu ili ENC modelu u skladu s pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona.

(8) Teško vozilo se uključuje u ESNC po ENC modelu, u skladu s pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona.

(9) Kada je nastao ugovorni odnos iz stavka 4. ovoga članka, subjekt za naplatu cestarine je za nepodmireni iznos cestarine ovlašten teretiti sredstvo plaćanja prijavljeno u ESNC do isteka roka određenog Općim uvjetima poslovanja iz članka 13. stavka 1. ovoga Zakona.

(10) Subjekti za naplatu cestarine dužni su osigurati mogućnost uključanja u ESNC kontinuirano, 24 sata sve dane u tjednu.

(11) Kada korisnik ulazi u Republiku Hrvatsku na autocestu odnosno objekt pod naplatom teškim vozilom koje nije opremljeno ENC uređajem subjekta za naplatu cestarine ili ENC uređajem pružatelja usluge EENC-a, dužan je provesti uključenje u ESNC na prvom naplatnom korisničkom mjestu iz stavka 3. podstavaka 4. ili 5. ovoga članka na kojem je

uključenje moguće provesti te propisno postaviti ENC uređaj u vozilu u svrhu naplate cestarine obračunate od ulaza na autocestu odnosno objekt pod naplatom.

(12) Korisnik koji prije ulaza na autocestu odnosno objekt pod naplatom nije proveo uključenje u ESNC za lako vozilo na naplatnim korisničkim mjestima iz stavka 3. podstavaka 1., 2., 4. i 5. ovoga članka, mora provesti uključenje u ESNC najkasnije na prvom naplatnom korisničkom mjestu iz stavka 3. podstavka 3. ovoga članka.

(13) Ako se uključenje u ESNC iz stavka 12. ovoga članka ne može provesti iz razloga povezanih s radom ESNC-a, korisnik mora bez odgode provesti uključenje u ESNC na bilo kojem naplatnom korisničkom mjestu iz stavka 3. ovoga članka na kojem je uključenje u ESNC moguće i platiti cestarinu obračunatu od ulaza na autocestu odnosno objekt pod naplatom.

(14) Za vrijeme nemogućnosti uključenja u ESNC iz stavaka 11. i 13. ovoga članka, povezanih s radom ESNC-a, ne primjenjuju se članci 18. do 21. ovoga Zakona.

Promjena prijave i odjava iz ESNC-a

Članak 17.

(1) Korisnici koji su uključeni u ESNC prijavljuju:

- promjenu podataka s registarskih pločica vozila na naplatnim korisničkim mjestima iz članka 16. stavka 3. podstavaka 1., 2., 4. i 5. ovoga Zakona
- promjenu podataka o ENC uređaju na naplatnim korisničkim mjestima iz članka 16. stavka 3. podstavaka 1., 2., 4. i 5. ovoga Zakona
- promjenu valjanog sredstva plaćanja na naplatnim korisničkim mjestima iz članka 16. stavka 3. ovoga Zakona
- odjavu iz ESNC-a na naplatnim korisničkim mjestima iz članka 16. stavka 3. podstavaka 1., 2., 4. i 5. ovoga Zakona.

(2) Smatra se da je korisnik odjavljen iz ESNC-a kada u ESNC-u nema prijavljeno valjano sredstvo plaćanja.

(3) U slučaju prijenosa vlasništva ili drugog raspolaganja vozilom, krađe vozila, krađe ili gubitka registarskih pločica, krađe ili gubitka ENC uređaja, krađe ili gubitka odnosno prestanka važenja platne kartice ili uništenja vozila odnosno ENC uređaja, korisnik je dužan provesti odgovarajuću prijavu u skladu sa stavkom 1. ovoga članka.

(4) Korisnik koji ne postupi u skladu sa stavkom 3. ovoga članka te osobe koje su s korisnikom solidarno odgovorne sukladno članku 6. stavku 2. i članku 22. stavku 11. ovoga Zakona, dužne su platiti svu cestarinu, naknadu cestarine i posebnu naknadu (zakonski penal) iz članka 22. stavka 1. ovoga Zakona.

Opće obveze korisnika

Članak 18.

(1) Korisnik je dužan:

- prije početka i tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom lakim vozilom, osigurati uključenje u ESNC-u, sukladno članku 16. stavcima 1. i 7. ovoga Zakona, osim ako nije dostupna mogućnost uključanja u ESNC
- prije početka i tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom teškim vozilom osigurati uključenje u ESNC-u sukladno članku 16. stavcima 1. i 8. ovoga Zakona, osim ako nije dostupna mogućnost uključanja u ESNC
- osigurati da u vozilu odnosno na vozilu nema uređaja koji bi ometao ispravan rad ENC uređaja ili ESNC-a
- ne poduzimati radnje kojima bi se omeo ispravan rad ENC uređaja ili ESNC-a i
- tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom osigurati čitljivost registarskih pločica vozila, osim kad to zbog objektivnih razloga nije moguće.

(2) Obvezu iz stavka 1. podstavaka 1. i 2. ovoga članka za vozilo koje se koristi za obavljanje djelatnosti pravne osobe, fizičke osobe obrtnika ili osobe koja obavlja samostalnu djelatnost dužan je provesti vlasnik vozila odnosno osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora.

(3) Ako vlasnik vozila odnosno osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora ne izvrši obvezu iz stavka 2. ovoga članka, uključanje vozila iz stavka 2. ovoga članka u ESNC dužan je osigurati vozač.

Obveze korisnika vozila s ENC uređajem

Članak 19.

Korisnik, koji koristi vozilo opremljeno ENC uređajem subjekata za naplatu cestarine ili ENC uređajem pružatelja usluge EENC-a, dužan je:

- provjeriti ispravnost ENC uređaja
- prolaziti kroz točke naplate cestarine s propisno postavljenim ENC uređajem u vozilu i
- prolaziti kroz točke naplate cestarine vozilom s registarskim pločicama istovjetnim registarskim pločicama koje su u ESNC-u povezane s ENC uređajem postavljenim u vozilu.

Posebne obveze korisnika ENC uređaja subjekata za naplatu cestarine

Članak 20.

(1) Korisnik ENC uređaja subjekata za naplatu cestarine dužan je prilikom preuzimanja ENC uređaja i uključanja u ESNC predati točne podatke i priložiti vjerodostojnu dokumentaciju o vozilu, kojom dokazuje točnost danih podataka.

(2) Ukoliko je ENC uređaj neispravan, korisnik je prije upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom dužan zamijeniti ga novim ENC uređajem.

(3) Za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom vozilom za koje je provedeno uključanje u ESNC po ENC modelu, a ENC uređaj zbog neispravnosti ili drugih razloga nije prepoznat tijekom upotrebe, cestarina će biti naplaćena terećenjem valjanog sredstva plaćanja

prijavljenog uz ENC uređaj i/ili valjanog sredstva plaćanja prijavljenog uz registarske pločice vozila.

Posebne obveze korisnika ENC uređaja pružatelja usluge EENC-a

Članak 21.

(1) Na korisnike ENC uređaja pružatelja usluge EENC-a, pod uvjetom da je ENC uređaj ispravan i da se ispravno koristi, ne odnose se odredbe članka 18. stavka 1. podstavaka 1. i 2. ovoga Zakona.

(2) Ukoliko je ENC uređaj pružatelja usluge EENC-a neispravan, ili se neispravno koristi, korisnik je dužan provesti uključenje u ESNC prema odgovarajućem modelu u skladu s člankom 16. stavcima 1., 7. i 8. ovoga Zakona.

Upotreba autoceste ili objekta pod naplatom bez uključjenja u ESNC

Članak 22.

(1) Vozač vozila koji upotrebljava autocestu odnosno objekt pod naplatom bez uključjenja u ESNC u skladu s člankom 16. ovoga Zakona, dužan je platiti subjektu za naplatu cestarine naknadu cestarine kao korist ostvarenu po pravilima o stjecanju bez osnove i posebnu naknadu (zakonski penal) zbog upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom bez uključjenja (u daljnjem tekstu: zakonski penal), u visini određenoj stavkom 9. ovoga članka.

(2) Vozač vozila iz stavka 1. ovoga članka zaustavljenog od strane nadzornika dužan je na mjestu nadzora provesti uključenje u ESNC za nastavak upotrebe autoceste i platiti naknadu cestarine i zakonski penal zbog upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom bez uključjenja u ESNC.

(3) U postupku nadzora nadzornik može provesti privremeno uključenje teškog vozila unosom oznaka s registarske pločice vozila u ESNC i valjanog sredstva plaćanja, koje vrijedi tijekom jedne upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom i prestaje izlaskom privremeno uključenog teškog vozila s autoceste odnosno objekta pod naplatom.

(4) Ukoliko vozač vozila iz stavka 1. ovoga članka prilikom identifikacije od strane nadzornika odbije provesti uključenje u ESNC, dužan je napustiti autocestu na prvom izlazu koji slijedi nakon mjesta nadzora te platiti naknadu cestarine obračunatu od ulaza na autocestu do prvog sljedećeg izlaza i zakonski penal.

(5) Ukoliko vozač iz stavka 4. ovoga članka ne izađe s autoceste odnosno objekta pod naplatom na prvom izlazu koji slijedi nakon mjesta nadzora, nastavak upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom smatra se novom upotrebom autoceste ili objekta pod naplatom bez uključjenja u ESNC za koju novu upotrebu vozač duguje naknade iz stavka 1. ovoga članka.

(6) Obveza plaćanja naknada iz stavka 1. ovoga članka iskazuje se u ispravi o upotrebi autoceste odnosno objekta pod naplatom bez uključjenja koju izdaje subjekt za naplatu cestarine, a koja sadrži podatke o izdavatelju isprave, subjektu za naplatu cestarine, obvezniku ili obveznicima plaćanja, iznosu i vrsti novčane obveze i vremenu ispunjenja iste.

- (7) Isprava iz stavka 6. ovoga članka je vjerodostojna isprava u smislu propisa ovršnog prava.
- (8) Naknada cestarine odgovara iznosu cestarine koji bi vozač iz stavka 1. ovoga članka platio na temelju uključenja u ESNC u visini utvrđenoj u skladu s ovim Zakonom.
- (9) Zakonski penal iz stavka 1. ovoga članka iznosi 120,00 eura.
- (10) Zakonski penal plaća se bez obzira na iznos troškova, odnosno štete nastale subjektu za naplatu cestarine.
- (11) Za naknadu cestarine i zakonski penal iz stavka 1. ovoga članka solidarno s vozačem odgovaraju:
- vlasnik vozila, osim u slučaju iz članka 6. stavka 3. ovoga Zakona
 - osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora
 - korisnik ENC uređaja.
- (12) Pravo potraživanja naknade iz stavka 1. ovoga članka zastarijeva u roku od pet godina od upotrebe autoceste bez ugovora o uključenju u ESNC.

IV. POSEBNE ODREDBE VEZANE ZA PLAĆANJE CESTARINE

Cestarina za osobe s invaliditetom

Članak 23.

- (1) Osobe s invaliditetom, koje sukladno zakonu koji uređuje povlastice u prometu ne plaćaju cestarinu za uporabu autoceste odnosno objekta pod naplatom za osobni automobil kojim se prevoze za osobne potrebe u smislu zakona koji uređuje prijevoz u cestovnom prometu, ostvaruju pravo na oslobođanje od plaćanja cestarine na način da se za svaku upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom provede uključenje u ESNC unosom oznaka s registarske pločice osobnog automobila i važeće isprave temeljem koje ostvaruje pravo na oslobođanje cestarine izdane prema zakonu koji uređuje povlastice u prometu (u daljnjem u tekstu: Nacionalna iskaznica), koja u tom slučaju zamjenjuje valjano sredstvo plaćanja.
- (2) Uključenje u ESNC iz stavka 1. ovoga članka provodi se isključivo na namjenskim stazama za brzo uključenje u ESNC iz članka 16. stavka 3. podstavka 3. ovoga Zakona, a vrijedi tijekom jedne upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom i prestaje izlaskom s naplatne dionice pod upravljanjem jednog subjekta za naplatu cestarine.
- (3) Osoba s invaliditetom, kojoj je izdana Nacionalna iskaznica s kojom je provedeno uključenje u ESNC iz stavka 1. ovoga članka, tijekom te upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom mora se nalaziti u osobnom automobilu.
- (4) Uključenje u ESNC iz stavka 1. ovoga članka nije dozvoljeno ukoliko već postoji uključenje za drugo vozilo uz istu Nacionalnu iskaznicu.
- (5) Ukoliko se osoba s invaliditetom ne nalazi u osobnom automobilu za koji je provedeno uključenje iz stavka 1. ovoga članka, vozač je prije upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom dužan osigurati uključenje u ESNC u skladu s člankom 16. stavkom 7. ovoga Zakona.

(6) Osoba s invaliditetom dužna je u svrhu utvrđivanja njene prisutnosti u osobnom automobilu, tijekom nadzora plaćanja cestarine dati na uvid Nacionalnu iskaznicu.

(7) Subjektima za naplatu cestarine se iz sredstava državnog proračuna nadoknađuje iznos cestarine koji nisu ostvarili zbog primjene odredbi stavka 1. ovoga članka.

(8) Dokumentaciju za ostvarivanje prava na nadoknadu iznosa cestarine iz stavka 7. ovog članka pravilnikom propisuje Ministar uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za financije.

Cestarina za vozila s pravom prednosti prolaza

Članak 24.

(1) Cestarina se ne plaća za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom vozilom ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, vozilom ministarstva nadležnog za poslove obrane i Oružanih snaga, vatrogasnim vozilom, vozilom hitne pomoći, vozilom gorske službe spašavanja, vozilom carine i vozilom kaznenih tijela ministarstva nadležnog za poslove zatvorskog sustava, koje je prema zakonu koji uređuje sigurnost prometa na cestama određeno kao vozilo s pravom prednosti prolaza.

(2) Vozila iz stavka 1. ovoga članka moraju biti opremljena ispravnim ENC uređajem i uključena u ESNC.

(3) Ministarstvo dostavlja subjektima za naplatu cestarine popis podataka s registarskih pločica vozila iz stavka 1. ovoga članka.

Cestarina za vozila subjekata za naplatu cestarine i vozila Ministarstva

Članak 25.

(1) Cestarina se ne plaća za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom službenim vozilom kojim subjekt za naplatu cestarine kao upravitelj autoceste i objekta pod naplatom obavlja poslove građenja, održavanja i upravljanja propisane zakonom koji uređuje cestovnu infrastrukturu te poslove naplate cestarine i nadzora naplate cestarine u skladu s ovim Zakonom.

(2) Cestarina se ne plaća za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom vozilom kojim se obavlja inspekcijski nadzor iz članka 41. stavka 4. i članka 51. ovoga Zakona.

(3) Vozila iz stavaka 1. i 2. ovoga članka moraju biti opremljena ispravnim ENC uređajem i uključena u ESNC.

V. EUROPSKA ELEKTRONIČKA NAPLATA CESTARINE (EENC)

Elektronički sustavi za naplatu cestarine i interoperabilnost

Članak 26.

Interoperabilnost elektroničkih sustava naplate cestarine omogućava pružanje usluge naplate cestarine kojom se korisnicima omogućuje da upotrebljavaju vozilo u jednom području EENC-a ili više njih, na temelju jednog ugovora i, prema potrebi, s jednim uređajem odnosno opremom u vozilu, te koja uključuje:

- ako je potrebno, prilagođavanje opreme u vozilu korisnicima i održavanje njezine funkcionalnosti
- jamstvo da korisnik subjektu za naplatu cestarine plaća traženu cestarinu
- osiguravanje sredstava plaćanja korisniku ili prihvatanje postojećeg sredstva plaćanja
- naplaćivanje cestarine korisniku
- upravljanje odnosima s korisnicima i
- provedbu i pridržavanje pravila o sigurnosti i privatnosti u sustavima za naplatu cestarine.

Tehnološka rješenja

Članak 27.

(1) Pružatelji usluge EENC-a korisnicima EENC-a imaju obvezu ponuditi opremu u vozilu koja je prikladna za upotrebu, interoperabilna i koja može komunicirati s relevantnim elektroničkim sustavima za naplatu cestarine, koji funkcioniraju s pomoću jedne ili više sljedećih tehnologija:

- satelitskog određivanja položaja vozila na infrastrukturi za koju je predviđeno korištenje ove tehnologije u svrhu naplate cestarine
- mobilne komunikacije i/ili
- mikrovalne tehnologije na frekvenciji 5,8 GHz.

(2) Oprema u vozilu može se služiti vlastitim hardverom i softverom, elementima drugog hardvera i softvera, koji se nalaze u vozilu ili oboma.

(3) U svrhu komunikacije s drugim hardverskim sustavima koji se nalaze u vozilu, oprema u vozilu može se služiti tehnologijama koje nisu navedene u stavku 1. ovoga članka, pod uvjetom da je zajamčena sigurnost, kvaliteta usluge i privatnost.

(4) Oprema u vozilu koja se služi tehnologijom satelitskog određivanja položaja mora biti kompatibilna s uslugama određivanja položaja koje pružaju sustav Galileo i Europski geostacionarni navigacijski sustav (EGNOS).

(5) Opremom u vozilu za EENC, dopušteno je koristiti se i za druge usluge osim naplate cestarine, pod uvjetom da se obavljanjem takvih usluga ne utječe na usluge naplate cestarine u bilo kojem području EENC-a.

Registracija pružatelja usluge EENC-a

Članak 28.

(1) Ministarstvo vodi javno dostupan elektronički Registar pružatelja usluge EENC-a, koji imaju sjedište na teritoriju Republike Hrvatske, koji zatraže registraciju i koji mogu dokazati da ispunjavaju sve sljedeće uvjete za registraciju:

- imaju certifikat EN ISO 9001 ili jednakovrijedan certifikat
- raspolažu tehničkom opremom i EZ izjavom ili potvrdom koja potvrđuje sukladnost sastavnica interoperabilnosti sa specifikacijama
- imaju stručne sposobnosti za pružanje usluga elektroničke naplate cestarine ili za druga relevantna područja
- drže odgovarajući financijski položaj
- provode opći plan upravljanja rizicima koji podliježe reviziji najmanje svake dvije godine i
- imaju dobar ugled.

(2) U Registar iz stavka 1. ovoga članka upisuju se podaci o područjima EENC-a u Republici Hrvatskoj, uključujući podatke o subjektima za naplatu cestarine, korištenim tehnologijama za naplatu cestarine, podacima za obračun cestarine, izjavi o području EENC-a, pružateljima usluge EENC-a koji imaju ugovore za EENC sa subjektima za naplatu cestarine u Republici Hrvatskoj, pružateljima usluge EENC-a kojima je odobrena registracija u Republici Hrvatskoj i ispunjavanju svih zahtjeva za registraciju, uključujući revizije plana upravljanja rizicima, kao i adresi elektroničke pošte i telefonskom broju te ostalim podacima o jedinstvenoj kontaktnoj točki za EENC iz članka 30. ovoga Zakona.

(3) Rješenje o upisu u Registar po službenoj dužnosti donosi Ministarstvo.

(4) Rješenje iz stavka 3. ovoga članka donosi se za razdoblje od tri godine i može se produžiti na isti rok na način i pod uvjetima propisanim ovim člankom.

(5) Protiv rješenja iz stavka 3. ovog članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.

(6) Podaci iz Registra iz stavka 1. ovoga članka provjeravaju se jednom godišnje.

(7) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj obvezni su Ministarstvu dostaviti:

- izjavu da su sklopili ugovore za EENC koji obuhvaćaju sva područja EENC-a na državnim područjima najmanje četiriju država članica Europske unije, u roku od najduže 36 mjeseci od dana njihove registracije,
- izjavu da su sklopili ugovore za EENC koji obuhvaćaju sva područja EENC-a u Republici Hrvatskoj, u roku od 24 mjeseca od sklapanja prvog ugovora ili izjavu da to nije moguće zbog razloga iz nadležnosti subjekta za naplatu cestarine.

(8) Pružatelj usluge EENC-a koji je registriran u Republici Hrvatskoj dostavlja Ministarstvu potvrdu da je zadržana pokrivenost svih područja EENC-a iz stavka 7. ovoga članka svakih 12 mjeseci nakon sklapanja ugovora.

(9) Kada je zbog razloga iz nadležnosti subjekta za naplatu cestarine na pojedinom području pokrivenost područja EENC u Republici Hrvatskoj ili druge države članice Europske unije prekinuta, pružatelj usluge EENC-a koji je registriran u Republici Hrvatskoj o tome je obavezan pisano izvijestiti Ministarstvo najkasnije u roku od 30 dana od dana prekida.

(10) O ponovnom uspostavljanju pokrivenosti iz stavka 9. ovog članka pružatelj usluge EENC-a koji je registriran u Republici Hrvatskoj obavezan je pisano izvijestiti Ministarstvo najkasnije u roku od 30 dana od dana uspostave.

(11) Ako Ministarstvo utvrdi prestanak ispunjavanja pojedinog uvjeta iz stavka 1. ovoga članka temeljem kojih je izvršena registracija pružatelja usluge EENC-a u Republici Hrvatskoj, naložit će pružatelju usluge EENC-a da u roku od 15 dana od primitka naloga dostavi dokaze o ponovnom ispunjavanju zahtjeva.

(12) Ukoliko pružatelj usluge EENC-a ne postupi po nalogu iz stavka 11. ovoga članka, Ministarstvo provodi postupak brisanja toga pružatelja usluge EENC-a iz Registra.

(13) Rješenje o brisanju iz Registra po službenoj dužnosti donosi Ministarstvo.

(14) Protiv rješenja iz stavka 13. ovog članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.

(15) Ministarstvo na kraju svake kalendarske godine elektroničkim putem dostavlja Europskoj komisiji registre područja EENC-a i pružatelja usluga EENC-a u Republici Hrvatskoj.

(16) Dokumentaciju kojom se dokazuje ispunjavanje uvjeta za registraciju pružatelja usluga EENC-a iz stavka 1. ovoga članka i način upisa podataka iz stavka 2. ovoga članka u Registar pravilnikom propisuje ministar.

Prava i obveze pružatelja usluge EENC-a

Članak 29.

(1) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj obvezni su sklopiti ugovore za EENC koji obuhvaćaju:

- sva područja EENC-a na državnim područjima najmanje četiriju država članica, unutar 36 mjeseci od njihove registracije, u skladu s člankom 34. stavkom 1. ovoga Zakona i
- sva područja EENC-a u Republici Hrvatskoj u roku od 24 mjeseca od sklapanja prvog ugovora, osim ako to nije moguće zbog razloga na strani subjekta za naplatu cestarine.

(2) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj svakih 12 mjeseci počevši od datuma registracije Ministarstvu dostavljaju potvrdu da je zadržana pokrivenost svih područja EENC-a nakon sklapanja ugovora odnosno da je ponovno uspostavljena pokrivenost u slučaju da je, zbog razloga iz nadležnosti subjekta za naplatu cestarine na pojedinom području, pokrivenost bila prekinuta.

(3) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj dužni su na mrežnim stranicama javno objavljivati:

- informacije o svojem pokrivanju područja EENC-a i o svim izmjenama u pogledu tog pokrivanja i
- u roku od mjesec dana od registracije detaljne planove u vezi sa svakim proširenjem svoje usluge na dodatna područja EENC-a, uz godišnja ažuriranja.

(4) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj ili koji pružaju uslugu EENC-a u Republici Hrvatskoj dužni su korisnicima EENC-a osigurati opremu u vozilu koja ispunjava zahtjeve iz članka 27. ovoga Zakona te zahtjeve propisa koji se odnose na radijsku opremu i elektromagnetsku kompatibilnost.

(5) Pružatelji usluge EENC-a koji pružaju uslugu EENC-a u Republici Hrvatskoj dužni su voditi popis opreme u vozilu povezane s njihovim ugovorima za EENC s korisnicima EENC-a, kojoj je poništena valjanost.

(6) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj obvezni su na mrežnim stranicama javno objavljivati svoje politike sklapanja ugovora s korisnicima EENC-a.

(7) Pružatelji usluge EENC-a koji pružaju uslugu EENC-a u Republici Hrvatskoj subjektima za naplatu cestarine obvezni su pružati informacije koje su im potrebne za izračun i naplatu cestarine za vozila korisnika EENC-a ili za provjeru izračuna cestarina koje pružatelji usluge EENC-a naplaćuju za vozila korisnika EENC-a.

(8) Pružatelji usluge EENC-a koji pružaju uslugu EENC-a u Republici Hrvatskoj obvezni su surađivati sa subjektima za naplatu cestarine u njihovim nastojanjima da identificiraju vlasnika vozila kojim je korištena autocesta odnosno objekt pod naplatom bez plaćanja cestarine ili osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora.

(9) U slučaju u kojem se sumnja u neplaćanje cestarine subjekt za naplatu cestarine ima pravo od pružatelja usluge EENC-a dobiti podatke u vezi s vozilom uključenim u navodno neplaćanje cestarine i s vlasnikom ili osobom koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, koji je u ugovornom odnosu s pružateljem usluge EENC-a, a pružatelj usluge EENC-a obavezan je odmah staviti na raspolaganje takve podatke, koje subjekt za naplatu cestarine ne smije dati nijednom drugom pružatelju usluge naplate cestarine.

(10) U slučaju da je subjekt za naplatu cestarine ujedno i pružatelj usluge naplate cestarine, podatke iz stavka 9. ovoga članka dozvoljeno je upotrijebiti isključivo u svrhu identificiranja osumnjičenih prekršitelja.

(11) Pružatelji usluge EENC-a obvezni su subjektima za naplatu cestarine dati podatke u vezi sa svim vozilima u kojima se, prema njihovim ugovorima za EENC s korisnicima EENC-a, nalazi njihova oprema i koji su, u određenom razdoblju, vozili na području EENC-a, za koje je nadležan subjekt za naplatu cestarine, kao i podatke o vlasnicima tih vozila odnosno korisnicima EENC-a vezanim za ta vozila, pod uvjetom da subjekt za naplatu cestarine treba te podatke kako bi ispunio svoje obveze prema poreznim tijelima.

(12) Pružatelj usluge EENC-a dužan je dostaviti podatke određene ovim člankom najkasnije dva dana nakon primitka zahtjeva.

(13) Subjektu za naplatu cestarine nije dozvoljeno otkriti podatke određene ovim člankom drugom pružatelju usluge naplate cestarine.

(14) U slučaju da je subjekt za naplatu cestarine ujedno i pružatelj usluge naplate cestarine, podatke određene ovim člankom dozvoljeno je upotrebljavati isključivo u svrhu ispunjavanja obveza subjekta za naplatu cestarine prema poreznim tijelima.

(15) Pružatelji usluge EENC-a koji iskažu interes za pružanje usluge EENC-a u Republici Hrvatskoj ne mogu započeti s pružanjem usluge dok ne sklope ugovore o pružanju usluge EENC-a sa svim subjektima za naplatu cestarine za sva područja EENC-a u Republici Hrvatskoj, osim ako to nije moguće zbog razloga na strani subjekta za naplatu cestarine.

Jedinstvena kontaktna točka

Članak 30.

(1) Ministarstvo se određuje jedinstvenom kontaktnom točkom za olakšavanje i koordiniranje administrativnih aktivnosti između pružatelja usluge EENC-a i subjekata za naplatu cestarine.

(2) Podatke o jedinstvenoj kontaktnoj točki Ministarstvo javno objavljuje na svojim mrežnim stranicama te ih na zahtjev dostavlja zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a.

Prava i obveze subjekata za naplatu cestarine

Članak 31.

(1) Subjekti za naplatu cestarine dužni su analizirati razinu usklađenosti svog područja EENC-a s tehničkim i postupovnim uvjetima za interoperabilnost EENC-a te jedinstvenoj kontaktnoj točki iz članka 30. ovoga Zakona dostaviti prijedlog programa korektivnih aktivnosti koje će poduzeti radi osiguravanja interoperabilnosti EENC-a u okviru sustava za naplatu cestarine.

(2) Subjekti za naplatu cestarine dužni su izraditi i održavati izjavu o području EENC-a kojom se određuju opći uvjeti za pružatelje usluge EENC-a na svojim područjima EENC-a, u skladu s provedbenim aktom Europske komisije kojim se propisuje minimalan sadržaj izjave o području EENC-a.

(3) Imenovani subjekti za naplatu cestarine kada uspostavljaju novi elektronički sustav za naplatu cestarine, obvezni su tri mjeseca unaprijed na mrežnim stranicama objaviti izjavu o području EENC-a i u izjavi o području EENC-a objaviti, detaljno, planiranje procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, kako bi se zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a omogućila akreditacija pri tijelu nadležnom za akreditaciju, a najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja novog sustava, uzimajući u obzir duljinu trajanja procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i ocjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti.

(4) Subjekti za naplatu cestarine kada znatno mijenjaju elektronički sustav za naplatu cestarine, obvezni su tri mjeseca unaprijed na mrežnim stranicama objaviti ažuriranu izjavu o području EENC-a, kako bi se već akreditiranim pružateljima usluge EENC-a omogućilo da prilagode svoje sastavnice interoperabilnosti novim zahtjevima i kako bi ponovno dobili akreditaciju od tijela nadležnog za akreditaciju, a najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja izmijenjenog sustava, uzimajući u obzir duljinu trajanja procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i ocjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti.

(5) Ako uspostavljanje novog elektroničkog sustava za naplatu cestarine iz stavka 3. ovoga članka odnosno znatne promjene elektroničkog sustava za naplatu cestarine iz stavka 4. ovoga članka uključuju uvođenje novih parametara za klasifikaciju vozila, subjekt za naplatu cestarine odnosno imenovani subjekt za naplatu cestarine mora sedam mjeseci unaprijed o tome obavijestiti Ministarstvo, a Ministarstvo šest mjeseci unaprijed o tome obavijestiti Europsku komisiju, ostale države članice Europske unije i pružatelje usluge EENC-a, aktivne u području EENC-a toga subjekta za naplatu cestarine.

(6) Subjekti za naplatu cestarine nadležni za područja EENC-a imaju obvezu na nediskriminirajućoj osnovi prihvaćati sve pružatelje usluge EENC-a koji podnesu zahtjev za pružanje usluge EENC-a, na područjima EENC-a iz njihove nadležnosti, koji poštuju obveze i opće uvjete iz izjave o području EENC-a.

(7) Subjekti za naplatu cestarine nemaju pravo zahtijevati od pružatelja usluge EENC-a da se koriste specifičnim tehničkim rješenjima ili procesima kojima se ograničava interoperabilnost sastavnica interoperabilnosti pružatelja usluge EENC-a s elektroničkim sustavima za naplatu cestarine u drugim područjima EENC-a.

(8) Subjekt za naplatu cestarine izdaje račun za cestarinu, vezanu za pružanje usluge EENC-a pružatelju usluge EENC-a, a pružatelj usluge EENC-a izdaje račun za cestarinu korisniku usluge EENC-a na isti iznos.

(9) Subjekti za naplatu cestarine u svojim područjima EENC-a obvezni su prihvaćati svu valjanu opremu u vozilu pružatelja usluge EENC-a s kojima imaju ugovorne odnose, koja je potvrđena u skladu s propisanim postupkom o ocjeni sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti i koja nije na popisu opreme u vozilu iz članka 29. stavka 5. ovoga Zakona, kojoj je poništena valjanost, a vozilima s navedenom valjanom opremom u slučaju problema u funkcioniranju EENC-a, za koje je odgovoran sam subjekt za naplatu cestarine, obvezni su omogućiti pomoćnu uslugu, s tim da se korištenje pomoćne usluge ne smatra neplaćanjem cestarine.

(10) Subjekti za naplatu cestarine imaju obvezu na nediskriminirajući način surađivati s pružateljima usluge EENC-a ili proizvođačima ili prijavljenim tijelima, s ciljem procjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti u njihovim područjima EENC-a.

(11) Subjekti koji pružaju usluge naplate cestarine vode računovodstvenu evidenciju koja omogućuje jasno razdvajanje troškova i prihoda povezanih s pružanjem usluge naplate cestarine od troškova i prihoda povezanih s drugim aktivnostima.

(12) Informacije o troškovima i prihodima povezanim s pružanjem usluge naplate cestarine dostavljaju se, na zahtjev, relevantnom tijelu za mirenje ili pravosudnom tijelu.

(13) Zabranjeno je unakrsno subvencioniranje između aktivnosti obavljenih u ulozi pružatelja usluge naplate cestarine i drugih aktivnosti.

Naknada za pružatelja usluge EENC-a

Članak 32.

(1) Pružatelji usluge EENC-a imaju pravo na primanje naknade od subjekata za naplatu cestarine.

(2) Metodologija za izračun naknade pružateljima usluge EENC-a temelji se na izračunu naknade za usporedive usluge koje pružaju pružatelji usluga naplate cestarine u Republici Hrvatskoj.

(3) Iznos naknade pružateljima usluge EENC-a može se razlikovati od naknade pružatelja usluga naplate cestarine, ako je to opravdano:

- troškovima specifičnih zahtjeva i obveza pružatelja usluga koji se ne primjenjuje na pružatelje usluge EENC-a i
- troškovima koji, za subjekta za naplatu cestarine, nastaju zbog pružanja, vođenja i održavanja sustava usklađenog s EENC-om, u svojem području naplate cestarine, uključujući troškove akreditacije, u slučajevima kad takvi troškovi nisu uključeni u cestarinu.

(4) Metodologiju za izračun naknade za pružatelje usluge EENC-a pravilnikom propisuje ministar, a subjekti za naplatu cestarine u sklopu komercijalnih uvjeta u izjavi o području EENC-a obvezni su navesti podatke o objavi toga propisa.

Primjena cestarine za EENC

Članak 33.

(1) U slučaju odstupanja između klasifikacije vozila između pružatelja usluge EENC-a i subjekta za naplatu cestarine prednost ima klasifikacija subjekta za naplatu cestarine, osim ako se može dokazati pogreška u navedenoj klasifikaciji.

(2) Subjekt za naplatu cestarine ima pravo od pružatelja usluge EENC-a zahtijevati plaćanje za svako potkrijepljeno korištenje autoceste odnosno objekta pod naplatom i za svako potkrijepljeno potraživanje cestarine u vezi s bilo kojim računom korisnika EENC-a kojim upravlja taj pružatelj usluge EENC-a.

(3) U slučaju da je pružatelj usluge EENC-a poslao subjektu za naplatu cestarine popis opreme u vozilu iz članka 29. stavka 5. ovoga Zakona kojoj je poništena valjanost, pružatelj usluge EENC-a nije odgovoran za bilo koju dodatnu cestarinu koja je nastala na temelju upotrebe opreme u vozilu kojoj je poništena valjanost.

(4) Broj upisa na popisu opreme u vozilu iz članka 29. stavka 5. ovoga Zakona kojoj je poništena valjanost, oblik popisa i učestalost njegova ažuriranja dogovaraju subjekti za naplatu cestarine i pružatelji usluge EENC-a.

(5) U sustavima za naplatu cestarine koji se temelje na mikrovalnoj tehnologiji subjekti za naplatu cestarine dostavljaju pružateljima usluge EENC-a pokrijepljene dokaze o korištenju autoceste odnosno objekta pod naplatom njihovih korisnika EENC-a.

Prava i obveze korisnika EENC-a

Članak 34.

(1) Korisnici EENC-a imaju pravo ugovaranja usluge EENC-a kod bilo kojeg pružatelja usluge EENC-a, bez obzira na njihovo državljanstvo, državu u kojoj imaju boravište ili državu u kojoj je vozilo registrirano.

(2) Prilikom sklapanja ugovora s korisnicima EENC-a pružatelj usluge EENC-a dužan ih je uredno obavijestiti o važećim sredstvima plaćanja i o obradi njihovih osobnih podataka i pravima koja proizlaze iz propisa o zaštiti osobnih podataka.

(3) Smatra se da je korisnik EENC-a plaćanjem cestarine svojem pružatelju usluge EENC-a ispunio obvezu plaćanja upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom prema nadležnom subjektu za naplatu cestarine.

(4) Ako su u vozilo ugrađena ili se u njemu prevoze dva ili više komada opreme, odgovornost je korisnika EENC-a da koristi ili aktivira odgovarajuću opremu u vozilu za određeno područje EENC-a.

Povjerenstvo za mirenje

Članak 35.

(1) Povjerenstvo za mirenje u Ministarstvu, sastavljeno od tri člana, nadležno za posredovanje između subjekata za naplatu s područjem EENC-a u Republici Hrvatskoj i pružatelja usluge EENC-a koji imaju ugovor ili su u pregovorima za ugovor s tim subjektima za naplatu cestarine, odlukom imenuje ministar iz redova stručnjaka za područje u kojem se posreduje.

(2) Povjerenstvo za mirenje je ovlašteno provjeriti jesu li ugovorni uvjeti koje je subjekt za naplatu cestarine postavio pružateljima usluge EENC-a nediskriminirajući, kao i provjeriti primaju li pružatelji usluge EENC-a naknadu u skladu s člankom 41. ovoga Zakona.

(3) Postupak pred Povjerenstvom za mirenje ovlašteni su pokrenuti subjekt za naplatu cestarine i/ili pružatelj usluge EENC-a i tražiti da se tijelo za mirenje uključi u bilo koji spor koji se tiče njihovih ugovornih odnosa ili pregovora.

(4) Povjerenstvo za mirenje je neovisno u odnosu na komercijalne interese subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge naplate cestarine te posreduje između subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge EENC-a koji imaju ugovor ili su u pregovorima za ugovor s tim subjektima za naplatu cestarine.

(5) Povjerenstvo za mirenje, u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva da se uključi, dužno je izjasniti se o tome ima li na raspolaganju sve dokumente potrebne za posredovanje.

(6) Povjerenstvo za mirenje ovlašteno je tražiti odgovarajuće informacije od subjekata za naplatu cestarine, pružatelja usluge EENC-a i bilo kojih trećih strana aktivnih u pružanju usluge EENC-a u Republici Hrvatskoj koji su obvezni tijelu za mirenje u roku od 30 dana od zaprimanja zahtjeva dostaviti informacije kojima raspolažu.

(7) Povjerenstvo za mirenje dužno je u roku od šest mjeseci od primitka zahtjeva za uključivanje izdati mišljenje u predmetu.

(8) Povjerenstvo za mirenje razmjenjuje informacije s drugim tijelima za mirenje na području Europske unije o radu, vodećim načelima i praksama.

(9) Na postupak mirenja iz ovoga članka ne primjenjuje se zakon kojim se uređuje mirno rješavanje sporova.

Tehnički zahtjevi i posebni uvjeti za EENC i interoperabilnost

Članak 36.

(1) EENC se pruža u obliku jedinstvene stalne usluge koja ispunjava sljedeće zahtjeve:

- kad su parametri za klasifikaciju vozila, uključujući promjenjive, pohranjeni ili prijavljeni, ili oboje, u vozilu tijekom vožnje, bez potrebe dodatnog ljudskog djelovanja, osim ako dođe do izmjene karakteristika vozila i
- ljudska interakcija s opremom u vozilu ostaje ista, bez obzira na područje EENC-a.

(2) Odnos korisnika EENC-a i subjekta za naplatu cestarina ograničen je na izdavanje računa u skladu s člankom 31. stavkom 8. ovoga Zakona te na proces prisilne naplate.

(3) Odnos između korisnika EENC-a i pružatelja usluge EENC-a ili njihove opreme u vozilu može se razlikovati ovisno o pružatelju usluge EENC-a, uz uvjet da interoperabilnost usluge EENC-a nije ugrožena.

(4) Pružatelji usluge naplate cestarine, uključujući pružatelje usluge EENC-a, na zahtjev Ministarstva, obvezni su dostaviti podatke o pruženim uslugama, uz primjenu propisa o zaštiti podataka, koji se podaci koriste isključivo za potrebe prometnih politika i za poboljšanje upravljanja prometom i ne smiju se koristiti za druge svrhe.

Sastavnice interoperabilnosti

Članak 37.

(1) Ako se uspostavlja novi elektronički sustav za naplatu cestarine, imenovani subjekt za naplatu cestarine nadležan za sustav obavezan je izraditi i u izjavi o području EENC-a objaviti detaljno planiranje procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, čime se zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a omogućuje akreditacija, najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja novog sustava.

(2) Odredba stavka 1. ovoga članka primjenjuje se i ako se znatno mijenja elektronički sustav za naplatu cestarine, a nadležni subjekt za naplatu cestarine obavezan je uz to izraditi i u izjavi o području EENC-a objaviti detaljno planiranje ponovne ocjene sukladnosti sa

specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti pružatelja usluge EENC-a koji su prije njegove znatne izmjene već bili akreditirani za sustav.

(3) U Republici Hrvatskoj se uspostavlja jedinstveno testno okruženje u kojem pružatelj usluge EENC-a ili njegov ovlašten predstavnik može provjeriti je li njihova oprema u vozilu primjerena za upotrebu u području EENC-a subjekta za naplatu cestarine i dobiti potvrdu o uspješnom prolasku odgovarajućih testova.

(4) Subjekti za naplatu cestarine od pružatelja usluge EENC-a ili njihovih ovlaštenih predstavnika imaju pravo naplatiti troškove svih odgovarajućih testova uključujući i troškove testova za tehnološko rješenje, za prilagodbu i testiranje opreme u vozilu, testova kompatibilnosti na vozilima i opremi i drugih povezanih troškova.

(5) Sastavnice interoperabilnosti za upotrebu u EENC-u slobodno se stavljaju na tržište ako imaju oznaku CE ili izjavu o sukladnosti sa specifikacijama ili izjavu o primjerenosti za upotrebu ili obje izjave, a pregledi koji su već obavljeni u okviru postupka za provjeru sukladnosti sa specifikacijama i/ili primjerenosti za upotrebu ne trebaju se ponoviti.

(6) Ako sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE, koje su stavljene na tržište te upotrijebljene u skladu s namjenom, ne zadovoljavaju relevantne zahtjeve, Ministarstvo pokreće postupak pred tijelom koje je, sukladno posebnim propisima, nadležno za stavljanje robe na tržište, radi ograničavanja njihova područja primjene i zabrane njihove upotrebe odnosno povlačenja s tržišta.

(7) O pokretanju postupka iz stavka 6. ovoga članka Ministarstvo obavješćuje Europsku komisiju, pri čemu posebno navodi je li do nesukladnosti došlo zbog:

- nepravilne primjene tehničkih specifikacija i/ili
- neprimjerenosti tehničkih specifikacija.

(8) Ako Europska komisija utvrdi da je neopravdana mjera koju je po pokrenutom postupku iz stavka 6. ovoga članka odredilo nadležno tijelo, Ministarstvo pokreće postupak pred nadležnim tijelom za opoziv poduzete mjere.

(9) Ukoliko se u postupku pred tijelom iz stavka 8. ovoga članka utvrdi da sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE ne ispunjavaju zahtjeve interoperabilnosti, nadležno tijelo, sukladno posebnim propisima kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, ovlašteno je od proizvođača ili njegova ovlaštenog predstavnika zatražiti da, pod uvjetima koje to tijelo navede, uspostavi sukladnost sastavnice interoperabilnosti sa specifikacijama ili njezinu primjerenost za upotrebu, ili oboje.

(10) U svakom aktu koji donosi nadležno tijelo sukladno posebnim propisima kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, u vezi s ocjenom sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, detaljno se navode razlozi na kojima se temelji, a akt se dostavlja proizvođaču, pružatelju usluge EENC-a ili njihovim ovlaštenim predstavnicima, navodeći pritom pravna sredstva koja su na raspolaganju, na temelju propisa kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, i rokove u kojima je moguće iskoristiti ta pravna sredstva.

(11) O aktima iz stavaka 9. i 10. ovoga članka Ministarstvo izvješćuje Europsku komisiju.

(12) Tijelo državne uprave nadležno za područje elektroničkih komunikacija prijavljuje Europskoj komisiji i državama članicama Europske unije tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja je ovlastilo za provedbu postupaka ocjenjivanja sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu, propisanim provedbenim aktima koje Europska komisija donosi na temelju akta iz članka 2. točke 2. ovoga Zakona, kao i o svakoj promjeni vezanoj za ovlaštenje, te o tome obavještava Ministarstvo i tijelo državne uprave nadležno za gospodarstvo.

(13) Za svako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 12. ovoga članka tijelo državne uprave nadležno za područje elektroničkih komunikacija koje ga prijavljuje prethodno određuje područje nadležnosti i od Europske komisije dobiva identifikacijski broj.

(14) Postupak ocjenjivanja prijavljenih tijela iz stavka 12. ovoga članka i ukidanja ovlaštenja provodi se u skladu s propisima o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti.

VI. OBRADA PODATAKA I RAZMJENA INFORMACIJA O NEPLAĆANJU CESTARINE

Obrada podataka

Članak 38.

(1) Subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su obrađivati osobne podatke u svrhu naplate naknada propisanih ovim Zakonom te pokretanja sudskih i drugih postupaka povezanih s neplaćanjem cestarine, u skladu s propisima kojima se uređuje zaštita osobnih podataka.

(2) Obrada podataka iz stavka 1. ovoga članka obuhvaća:

- podatke s registarskih pločica vozila i podatke iz Evidencije o registriranim vozilima
- tokenizirane podatke o platnoj kartici
- podatke o broju ENC uređaja
- ime i prezime odnosno naziv, adresu prebivališta ili boravišta odnosno sjedišta, adresu elektroničke pošte te OIB ili porezni broj korisnika koji je te podatke prijavio u ESNC
- podatke o skupini vozila i emisijskom razredu lakih i teških vozila i standard u pogledu emisija CO₂ koji ona zadovoljavaju, uključujući presliku prometne dozvole ili drugog dokumenta kojim se isti dokazuju
- snimke i slike vozila u dijelu koji omogućuje prepoznavanje registarskih pločica i samog vozila, uključujući tip, model i boju te druge posebne oznake na vozilu koje omogućavaju nedvojbenu identifikaciju vozila
- identifikacijske podatke snimke ili slike (datum, vrijeme, mjesto nastanka)
- podatke o prijeđenim dionicama autoceste ili objekta pod naplatom i pripadajućem iznosu naknada
- podatke o datumu, vremenu i mjestu utvrđivanja neplaćanja cestarine i počinjenja prekršaja
- podatke o stanju pretplatnog računa ENC pretplate i APRP pretplate
- podatke o izdanim računima, naplaćenju cestarine i naknadama
- podatke o izdanim obavijestima o neplaćanju cestarine i javnim ispravama
- podatke o pokrenutim postupcima prisilne naplate i prekršajnim postupcima

- podatke o korisnicima oslobođenim od plaćanja cestarine
- podatke o IP adresi uređaja pomoću kojeg je korisnik proveo uključenje ili prijavio promjenu uključanja u ESNC
- kontakt podatke (adresu elektroničke pošte i broj telefona) korisnika u svrhu informiranja o okolnostima povezanim s korištenjem autoceste odnosno objekta pod naplatom i uključanjem u ESNC.

(3) Radi naplate cestarine i drugih naknada, nadzora upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom i vođenja postupaka predviđenih ovim Zakonom, subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su dodatno prikupljati i obrađivati:

- podatke o korisniku koji uključuju ime i prezime, adresu prebivališta i/ili boravišta, OIB, datum i mjesto rođenja, državljanstvo fizičke osobe osumnjičene za počinjenje prekršaja te naziv, sjedište i OIB/porezni broj pravne osobe osumnjičene za počinjenje prekršaja
- podatke o vozilu koji uključuju oznake s registarske pločice vozila, državu registracije vozila, tip, model, emisijski razred, standard u pogledu emisija CO₂ koji ona zadovoljavaju i druge podatke o vozilima potrebne za identifikaciju vozila.

(4) Slike vozila prikupljene u ESNC-u tijekom upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom čuvaju se 12 mjeseci, računajući od dana naplate cestarine odnosno naknada u skladu s ovim Zakonom, u kojem roku se mogu koristiti za potrebe rješavanja prigovora i reklamacija korisnika odnosno provjeru ispravnosti naplate.

(5) Snimke prikupljene videonadzorom autoceste odnosno objekta pod naplatom mogu se u ESNC-u čuvati najviše 30 dana, osim kada je osnova za daljnje čuvanje istih utvrđena drugim zakonima.

(6) Podaci iz stavaka 2. i 3. ovoga članka koji su uneseni u knjigovodstvene isprave i poslovne knjige subjekata za naplatu cestarine čuvaju se u rokovima koje određuju računovodstveni i porezni propisi.

(7) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, porezna tijela te drugi pravni subjekti koji su posebnim propisima ovlašteni za vođenje pojedinih evidencija koje sadrže podatke iz stavka 3. ovoga članka, dužni su ih u svrhu naplate cestarine i drugih naknada te vođenja postupaka predviđenih ovim Zakonom ustupiti subjektima za naplatu cestarine.

(8) Podatke iz stavaka 2. i 3. ovoga članka, u okviru ovlasti koje su im dane ovim Zakonom i drugim zakonima, obrađuju Ministarstvo, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove i ministarstvo nadležno za financije.

(9) Ako je pokrenut postupak prisilne naplate ili prekršajni postupak, podaci iz stavaka 2. i 3. ovoga članka čuvaju se do pravomoćnog okončanja ovih postupaka.

(10) Podaci o vozilu i korisniku za koje je provedena odjava iz ESNC-a brišu se u roku od 30 dana od dana odjave, osim podataka iz stavka 6. ovoga članka te podataka koji su potrebni za naplatu potraživanja nastalih prije odjave iz ESNC-a te vođenje prekršajnog postupka.

Kontaktna točka i postupak razmjene informacija vezanih za neplaćanje cestarine**Članak 39.**

(1) Kako bi se omogućila identifikacija vozila za koje je utvrđeno neplaćanje cestarine i vlasnika vozila odnosno osobe koja ima pravo koristiti to vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, odobrava se nacionalnim kontaktnim točkama drugih država članica Europske unije, u svrhu slanja pisane obavijesti o neplaćanju cestarine, pristup sljedećim podacima iz Evidencije o registriranim vozilima Republike Hrvatske, s ovlašću da obavlja automatizirana pretraživanja o:

- podacima o vozilima i
- podacima o vlasnicima vozila odnosno osobama koje imaju pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora.

(2) Kontaktna točka Republike Hrvatske za razmjenu podataka iz stavka 1. ovoga članka određuje se u ministarstvu nadležnom za unutarnje poslove.

(3) Prilikom obavljanja automatiziranog pretraživanja iz stavka 1. ovoga članka dozvoljeno je koristiti sve podatke iz Evidencije o registriranim vozilima.

(4) Razmjena informacija između kontaktne točke Republike Hrvatske i nacionalnih kontaktnih točaka drugih država članica Europske unije provodi se upotrebom računalne aplikacije „Toll“ Europskog informacijskog sustava za prometne i vozačke dozvole (EUCARIS) i izmijenjenih verzija tog računalnog sustava, u skladu s propisima koji uređuju prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima.

(5) Subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su putem Ministarstva zatražiti pribavljanje podataka iz stavka 1. ovoga članka iz države članice Europske unije u kojoj je registrirano vozilo za koje se utvrdi neplaćanje cestarine, a nema drugih načina da se utvrdi identitet obveznika plaćanja cestarine kako bi mu se dostavila obavijest o obvezi plaćanja ili bi se identitet obveznika plaćanja cestarine na drugi način moglo utvrditi s nerazmjernim teškoćama.

(6) Subjekti za naplatu cestarine dohvaćaju samo podatke nužne za dostavu obavijesti o neplaćanju cestarine i pokretanje postupaka pred nadležnim javnim tijelima, u skladu s propisima koji uređuju prekršaje i prisilnu naplatu potraživanja, koji se podaci smiju upotrebljavati isključivo u navedene svrhe, a subjekt za naplatu cestarine dužan ih je čuvati u skladu s člankom 38. ovoga Zakona.

(7) Podatke potrebne za obavljanje automatiziranog pretraživanja i podatke koji se dostavljaju kao rezultat automatiziranog pretraživanja iz stavka 1. ovoga članka pravilnikom propisuje ministar, uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove.

Izvrješćivanje o razmjeni informacija vezanih za neplaćanje cestarine**Članak 40.**

(1) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove dostavlja Ministarstvu godišnje izvješće o informacijama koje su iz nacionalne evidencije registriranih i označenih vozila upotrebom

računalne aplikacije Europskog informacijskog sustava za prometne i vozačke dozvole (EUCARIS) proslijeđene u druge države članice Europske unije, u roku od 30 dana od isteka kalendarske godine.

(2) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove dostavlja Ministarstvu godišnje izvješće o broju automatiziranih pretraživanja koja je provelo preko nacionalnih kontaktnih točki država članica Europske unije u kojima su registrirana vozila za koja nije plaćena cestarina u Republici Hrvatskoj te o broju neispunjenih zahtjeva, u roku od 30 dana od isteka kalendarske godine.

(3) Ministarstvo, na temelju podataka iz stavka 2. ovoga članka koje dobiva od ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, izrađuje sveobuhvatno izvješće o broju automatiziranih pretraživanja koja je provelo ministarstvo nadležno za unutarnje poslove preko nacionalnih kontaktnih točki država članica Europske unije u kojima su registrirana vozila za koja nije plaćena cestarina te o broju neispunjenih zahtjeva.

(4) Sveobuhvatno izvješće iz stavka 3. ovoga članka uključuje i opis postupanja za naplatu cestarina sukladno ovom Zakonu, s podacima koliki je udio naplaćene cestarine na temelju pisane obavijesti, koliki je udio cestarine naplaćene u sudskom postupku te koliki je udio nenaplaćene cestarine.

(5) Sveobuhvatno izvješće iz stavka 3. ovoga članka Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji svake tri godine.

VII. NADZOR NAPLATE CESTARINE

Nadzor naplate cestarine

Članak 41.

(1) Nadzor naplate cestarine u skladu s ovim Zakonom čini:

- nadzor naplate cestarine koji obavljaju subjekti za naplatu cestarine na autocestama i objektima pod naplatom
- inspekcijski nadzor naplate cestarine koji provodi Ministarstvo
- nadzor naplate cestarine koji provode policijski službenici prilikom provođenja granične kontrole i
- nadzor naplate cestarine koji provode carinski službenici kada obavljaju carinsku kontrolu.

(2) Nadzor naplate cestarine u skladu s ovim Zakonom obavlja se i izvan autoceste i objekta pod naplatom ako je utvrđeno neplaćanje cestarine.

(3) Nadzor naplate cestarine koji obavljaju subjekti za naplatu cestarine obuhvaća poslove povezane s neposrednom i naknadnom provjerom podataka iz ESNC-a, provjerom uključenja u ESNC, utvrđivanjem iznosa cestarine i naplatom cestarine, utvrđivanjem visine i naplatom naknada iz članka 22. stavka 1. ovoga Zakona te poslove koje nadzornik poduzima prema određenom korisniku u slučaju neplaćanja cestarine.

(4) Inspekcijski nadzor naplate cestarine koji provodi Ministarstvo obuhvaća nadzor provedbe odredaba članaka 18. do 21. ovoga Zakona neposrednim uvidom u ESNC upotrebom tehničkih uređaja te nadzor na temelju vjerodostojne dokumentacije o neplaćanju cestarine koju Ministarstvu dostavljaju subjekti za naplatu cestarine, a provodi se nad korisnicima.

(5) Nadzor naplate cestarine provode policijski i carinski službenici tijekom obavljanja granične odnosno carinske kontrole radi utvrđivanja identiteta korisnika vozila za koje je u ESNC-u utvrđeno neplaćanje cestarine i radi pozivanja nadležnih tijela iz stavaka 3. i 4. ovoga članka na provedbu nadzora na mjestu granične odnosno carinske kontrole.

(6) Ukoliko se po nalogu nadzornika ili inspektora naplate cestarine otklone povrede obveza iz članaka 18. do 21. ovoga Zakona odnosno postupi u skladu s obavijesti o neplaćanju cestarine iz članka 42. stavka 1. ovoga Zakona, okončava se postupak nadzora naplate cestarine te se ne pokreće prekršajni postupak.

(7) Za potrebe nadzora naplate cestarine subjekti za naplatu cestarine mogu obavljati poslove upravljanja prometom na autocestama i objektima pod naplatom, uključujući provođenje periodičnih preusmjeravanja cjelokupnog prometa na nekoj dionici autoceste.

(8) Način postupanja u obavljanju poslova vezanih za upravljanje prometom radi provođenja nadzora naplate cestarine iz stavka 7. ovoga članka pravilnikom propisuje Ministar uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove.

Nadzor naplate cestarine koji provode subjekti za naplatu cestarine

Članak 42.

(1) Kada se neplaćanje cestarine utvrdi naknadnom provjerom podataka iz ESNC-a, subjekt za naplatu cestarine će vlasnika vozila, korisnika vozila na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora odnosno osobu identificiranu na drugi način pisanim putem obavijestiti o neplaćanju cestarine dostavom isprave iz članka 22. stavka 6. ovoga Zakona.

(2) Obavijest o neplaćanju cestarine iz stavka 1. ovoga članka dostavlja se poštanskom pošiljkom ili kroz korisnički pretinac u okviru državne informacijske infrastrukture kada su ostvarene mogućnosti za dostavu elektroničkim putem.

(3) Za osobu kojoj se obavijest o neplaćanju cestarine šalje kroz korisnički pretinac iz stavka 2. ovoga članka, dostava se smatra obavljenom po isteku osmog dana od dana slanja obavijesti o neplaćanju cestarine u korisnički pretinac.

(4) Za osobu kojoj je upućena obavijest o neplaćanju cestarine poštanskom pošiljkom dostava se smatra obavljenom po isteku roka od 28 dana od dana izdavanja obavijesti.

(5) Ukoliko se ne postupi u skladu s obavijesti iz stavka 1. ovoga članka, subjekt za naplatu cestarine dostavlja Ministarstvu vjerodostojnu dokumentaciju o neplaćanju cestarine radi provedbe inspekcijskog nadzora naplate cestarine.

(6) Ako je nadzornik utvrdio da korisnik krši obveze iz članaka 18. do 21. ovoga Zakona, a korisnik odbije uključanje u ESNC u skladu s člankom 16. ovoga Zakona, odbije platiti naknade iz članka 22. stavka 1. ovoga Zakona odnosno odbije otkloniti druge povrede obveza

iz članaka 18. do 21. ovoga Zakona, subjekt za naplatu cestarine dostavlja Ministarstvu vjerodostojnu dokumentaciju o provedenom nadzoru tijekom kojeg nisu otklonjene povrede obveza iz članaka 18. do 21. ovoga Zakona, radi provedbe inspekcijskog nadzora naplate cestarine.

(7) Obvezan sadržaj, službeni jezik i obrasce za obavještanje iz stavka 1. ovoga članka pravilnikom propisuje ministar.

Poslovi i ovlasti nadzornika

Članak 43.

(1) Nadzornik ima sljedeće ovlasti:

- zaustaviti vozilo na autocesti radi provedbe nadzora naplate cestarine
- naložiti vozaču da odveze vozilo do najbližeg odmorišta ili druge prikladne prometne površine na autocesti
- utvrđivati ispravnost uključenja u ESNC
- omogućiti uključenje u ESNC kada su za to ostvareni uvjeti
- naplatiti sve naknade cestarine i zakonske penale, koji su evidentirani u ESNC, za račun svih subjekata za naplatu cestarine
- u slučaju kada nije moguće provesti uključenje u ESNC, utvrditi i naplatiti naknadu cestarine za daljnju upotrebu autoceste od mjesta nadzora do izlaza s autoceste
- provjeriti i zatražiti propisno postavljanje i upotrebu ENC uređaja
- zatražiti uklanjanje uređaja koji onemogućava rad ili uzrokuje neispravan rad ENC uređaja ili ESNC-a, pri čemu je dužan izbjegavati zadiranje u dio vozila koji predstavlja prostor s obilježjima privatnosti
- zatražiti od vozača da na uvid preda identifikacijski dokument u svrhu utvrđivanja njegovog identiteta i prebivališta
- zatražiti na uvid ispravu temeljem koje osoba s invaliditetom ostvaruje pravo na oslobođanje od plaćanja cestarine izdanu prema zakonu koji uređuje povlastice u prometu iz članka 23. stavka 1. ovoga Zakona
- zatražiti od vozača da na uvid preda prometnu dozvolu i druge dokumente o vozilu vezane za utvrđivanje iznosa naknade cestarine
- unijeti u ESNC podatke sadržane u dokumentima iz podstavaka 9., 10. i 11. ovoga stavka
- dostaviti prekršajni nalog iz članka 46. stavka 2. ovoga Zakona
- dostaviti rješenje o privremenom isključenju vozila iz prometa iz članka 46. stavka 3. ovoga Zakona
- dostaviti naredbu o mjeri opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole za upravljanje vozilom iz članka 46. stavka 9. ovoga Zakona
- prihvatiti predaju prometne dozvole i registarskih pločica vozila te predaju vozačke dozvole u skladu sa člankom 46. stavkom 11. ovoga Zakona i o preuzimanju isprava izdati potvrdu.

(2) Nadzor naplate cestarine propisan ovim Zakonom obavlja se primjenom ovlasti koje moraju biti razmjerne svrsi zbog kojih se poduzimaju.

(3) Vozač je dužan postupiti po znaku ili zahtjevu nadzornika iz stavka 1. ovoga članka.

- (4) Zahtjevi nadzornika daju se usmeno, osim onih za koje je propisan pisani oblik.
- (5) Ako vozač odbije postupiti po znaku ili zahtjevu nadzornika, nadzornik će o tome obavijestiti inspektora naplate cestarine te po potrebi zatražiti intervenciju policije.
- (6) Nadzor naplate cestarine prioritetno se provodi na izlazima s autoceste u pravcu graničnih prijelaza.

Uvjeti za obavljanje poslova nadzornika

Članak 44.

(1) Nadzornik mora ispunjavati najmanje sljedeće uvjete:

- da je državljanin Republike Hrvatske s prebivalištem u Republici Hrvatskoj
- da je osposobljen za obavljanje nadzornih ovlasti i
- da posjeduje valjanu vozačku dozvolu za upravljanje vozilom iz članka 45. ovoga Zakona.

(2) Nadzornik nosi službenu odjeću s oznakama, a svoj identitet dokazuje službenom iskaznicom.

(3) Korisnik koji smatra da je nadzornik prekoračio ovlasti iz članka 40. stavka 1. ovoga Zakona može uložiti pritužbu subjektu za naplatu cestarine, ovisno o tome tko upravlja autocestom na kojoj je nadzor nad plaćanjem izvršen, u roku od osam dana od dana osporavanog postupanja nadzornika.

(4) Subjekt za naplatu cestarine, koji upravlja autocestom odnosno objektom pod naplatom na kojem je obavljen nadzor, proslijeđuje pritužbu iz stavka 3. ovoga članka na rješavanje Povjerenstvu koje imenuje Ministar, a sastoji se od dva predstavnika Ministarstva i jednog predstavnika nadležnog subjekta za naplatu cestarine.

(5) Povjerenstvo iz stavka 4. ovoga članka razmatra pritužbu te o svojim zaključcima pisanim putem obavještava nadležni subjekt za naplatu cestarine i podnositelja pritužbe u roku od 30 dana.

(6) Stručno osposobljavanje i završnu provjeru stečenih znanja i vještina nadzornika provodi obrazovna ustanova koja ispunjava materijalno-tehničke, kadrovske i prostorne uvjete prema propisima koji uređuju obrazovanje odraslih.

(7) O zahtjevu za izdavanje odobrenja za provođenje programa osposobljavanja iz stavka 6. ovoga članka, Ministarstvo odlučuje rješenjem.

(8) Odobrenje o ispunjavanju uvjeta iz stavka 6. ovoga članka izdaje se na rok od četiri godine.

(9) Protiv rješenja iz stavka 7. ovog članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.

(10) Oznake i izgled službene odjeće i službene iskaznice nadzornika, opremu koju nadzornik koristi u provođenju nadzora, program za osposobljavanje i provjeru stručne osposobljenosti nadzornika i obrazac zahtjeva za izdavanje odobrenja za provođenje programa osposobljavanja pravilnikom propisuje Ministar.

Vozilo za nadzor naplate cestarine

Članak 45.

(1) Vozilo kojim nadzornik obavlja nadzor opremljeno je tehničkim uređajima, uključujući uređaje za uključivanje korisnika i vozila u ESNC i naplatu cestarine i naknada iz članka 22. stavka 1. ovoga Zakona te čini sastavni dio ESNC-a.

(2) Vozilo iz stavka 1. ovoga članka u vlasništvu je Republike Hrvatske, a registrira se na subjekt za naplatu cestarine koji upravlja autocestom odnosno objektom pod naplatom na kojem se vrši nadzor nad plaćanjem cestarine.

(3) Vozilo iz stavka 1. ovoga članka je bijele boje broj 9010 prema RAL-ovu katalogu boja, s oznakom vizualnog identiteta ESNC, obilježeno s dva plava rotirajuća svjetla, s natpisom „Nadzor cestarine“ najmanje na lijevoj i desnoj vanjskoj bočnoj strani vozila i svjetlećom oznakom „Nadzor cestarine“ na krovu vozila, opremljeno uređajem za davanje znakova u nizu tonova raznih visina te uređajem kojim se izriču ili ispisuju zapovijedi i obavijesti vozačima koji se kreću ispred ili iza tog vozila.

(4) Za štetu počinjenu vozilom iz stavka 1. ovog članka, umjesto vlasnika, odgovara subjekt za naplatu cestarine koji upravlja autocestom odnosno objektom pod naplatom na kojem je proveden nadzor po općim pravilima o odgovornosti za štetu.

(5) Subjekt za naplatu cestarine ima pravo na naknadu štete prouzročenu vozilu iz stavka 1. ovoga članka.

Nadzor naplate cestarine koji provodi Ministarstvo

Članak 46.

(1) Inspekcijski nadzor iz članka 41. stavka 4. ovoga Zakona obavljaju inspektori naplate cestarine.

(2) Kada tijekom inspekcijskog nadzora inspektor naplate cestarine utvrdi počinjenje prekršaja iz Glave IX. ovoga Zakona, ovlašten je izdati prekršajni nalog.

(3) Inspektor naplate cestarine ovlašten je rješenjem privremeno isključiti vozilo iz prometa oduzimanjem prometne dozvole i registarskih pločica vozila, ako je vozač tijekom nadzora iz članka 41. stavka 1. ovoga Zakona odbio otkloniti povrede obveza iz članaka 18. do 21. ovoga Zakona.

(4) Rješenjem iz stavka 3. ovoga članka određuje se privremeno oduzimanje prometne dozvole i registarskih pločica vozila do ispunjenja obveza iz članaka 18. do 21. ovoga Zakona, u trajanju najdulje do tri dana, uz obvezu vraćanja navedenih isprava nakon što prestanu razlozi za privremeno oduzimanje istih ili protekne rok na koji su isprave oduzete.

- (5) Protiv rješenja iz stavka 3. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.
- (6) Ako vozač ne postupi dobrovoljno prema izreci rješenja iz stavka 3. ovoga članka, odnosno ne preda prometnu dozvolu i registarske pločice vozila, o čemu će inspektora naplate cestarine obavijestiti nadzornik, inspektor naplate cestarine ovlašten je zatražiti asistenciju policije.
- (7) O privremenom oduzimanju prometne dozvole i registarskih pločica vozila inspektor naplate cestarine obavještava nadležno tijelo koje je iste izdalo.
- (8) Ako se u roku od osam dana od isteka roka za preuzimanje prometne dozvole i registarskih pločica vozila privremeno oduzetih po rješenju iz stavka 3. ovoga članka isti ne preuzmu, bit će dostavljeni tijelu koje ih je izdalo.
- (9) Inspektor naplate cestarine ovlašten je, radi sprječavanja u činjenju novih prekršaja, vozaču za kojeg postoji osnova sumnje da je počinitelj prekršaja iz ovoga Zakona naredbom odrediti mjeru opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole za upravljanje vozilom, najdulje do tri dana.
- (10) Inspektor naplate cestarine može, radi uručenja počinitelju prekršaja, prekršajni nalog iz stavka 2. ovoga članka, rješenje iz stavka 3. ovoga članka i naredbu iz stavka 9. ovoga članka dostaviti nadležnom nadzorniku korištenjem komunikacijskih uređaja na daljinu.
- (11) Nadzornik je tijekom obavljanja poslova iz članka 43. ovoga Zakona ovlašten dostaviti prekršajni nalog iz stavka 2. ovoga članka, rješenje iz stavka 3. ovoga članka i naredbu iz stavka 9. ovoga članka te prihvatiti predaju prometne dozvole, registarskih pločica vozila i vozačke dozvole, pod uvjetom da se dobrovoljno predaju.
- (12) O preuzimanju prometne dozvole, registarskih pločica vozila i vozačke dozvole nadzornik izdaje potvrdu, koja sadrži podatak o mjestu na kojem se privremeno oduzete isprave mogu preuzeti i rok za njihovo preuzimanje.
- (13) Ako naredbom iz stavka 9. ovoga članka odredi mjeru opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole, inspektor naplate cestarine obavijestit će o tome policiju radi izvršenja izrečene mjere opreza.
- (14) Privremeno oduzetu vozačku dozvolu čiju je predaju prihvatio nadzornik u skladu sa stavkom 11. ovoga članka, nadzornik predaje najbližoj policijskoj postaji.
- (15) Ako vozač ne preuzme privremeno oduzetu vozačku dozvolu po isteku mjere opreza, a najkasnije u roku od tri dana od dana isteka, vozačka dozvola će se dostaviti policijskoj upravi ili policijskoj postaji koja ju je izdala odnosno drugom tijelu koje ju je izdalo.

Poslovi i ovlasti inspektora naplate cestarine

Članak 47.

(1) Inspektori naplate cestarine u sklopu provođenja nadzora iz članka 41. stavka 4. ovoga Zakona ovlašteni su:

- zaustaviti vozilo radi provedbe nadzora naplate cestarine
- narediti vozaču da odveze vozilo do najbližeg odmorišta ili druge prikladne prometne površine
- utvrđivati ispravnost uključenja u ESNC
- provjeriti i narediti propisno postavljanje i upotrebu ENC uređaja
- narediti uklanjanje uređaja koji onemogućava rad ili uzrokuje neispravan rad ENC uređaja ili ESNC-a, pri čemu je dužan izbjegavati zadiranje u dio vozila koji predstavlja prostor s obilježjima privatnosti
- narediti vozaču da na uvid preda identifikacijski dokument u svrhu utvrđivanja njegovog identiteta i prebivališta
- zatražiti na uvid ispravu temeljem koje osoba s invaliditetom ostvaruje pravo na oslobođanje od plaćanja cestarine izdanu prema zakonu koji uređuje povlastice u prometu iz članka 23. stavka 1. ovoga Zakona
- narediti vozaču da na uvid preda prometnu dozvolu i druge dokumente o vozilu vezane za utvrđivanje iznosa naknade cestarine
- izdati prekršajni nalog za prekršaje iz ovoga Zakona
- rješenjem privremeno isključiti vozilo iz prometa oduzimanjem prometne dozvole i registarskih pločica vozila
- naredbom odrediti mjeru opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole za upravljanje vozilom
- izdati potvrdu o preuzimanju prometne dozvole, registarskih pločica vozila i vozačke dozvole, koja sadrži podatak o mjestu na kojem se privremeno oduzete isprave mogu preuzeti i rok za njihovo preuzimanje
- unositi u ESNC podatke utvrđene inspekcijskim nadzorom.

(2) Vozač je dužan postupiti po naredbi ili rješenju inspektora naplate cestarine iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Inspektor naplate cestarine ima službenu iskaznicu i značku kojima dokazuje svoje službeno svojstvo, identitet i ovlasti.

(4) Obrazac i sadržaj službene iskaznice, izgled službene značke te način njihovog izdavanja propisuje Ministar pravilnikom.

Nadzor naplate cestarine drugih državnih tijela

Članak 48.

(1) Policijski i carinski službenici provode nadzor naplate cestarine na temelju podataka koje u sustave za obavljanje granične odnosno carinske kontrole primaju putem sučelja s ESNC-om.

(2) Nadzor koji provode policijski i carinski službenici obuhvaća:

- identifikaciju vozača i vlasnika vozila za koje je u ESNC utvrđeno neplaćanje cestarine
- pozivanje tijela nadzora iz članka 41. stavaka 3. i 4. ovoga Zakona na provedbu nadzora na mjestu granične odnosno carinske kontrole
- dostavu podataka o identificiranim vozačima i vlasnicima vozila za koje je utvrđeno neplaćanje cestarine Ministarstvu.

(3) Pravilnik kojim se detaljno uređuje opseg i razmjena podataka s tijelima iz članka 41. stavaka 3. i 4. ovoga Zakona donosi Ministar uz suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove i ministra nadležnog za carinske poslove.

Dužnost davanja vjerodostojnih podataka o osobi koja je upravljala vozilom/korisniku

Članak 49.

(1) Vlasnik vozila ili osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora dužan je na zahtjev Ministarstva odnosno subjekta za naplatu cestarine dati vjerodostojan podatak o identitetu osobe koja je upravljala vozilom u vrijeme upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom, a za koju upotrebu je utvrđeno neplaćanje cestarine, s tim da se dostava podataka o više osoba ne smatra dostavom vjerodostojnih podataka o identitetu osobe kojoj je dao vozilo na upravljanje.

(2) Vlasnik vozila, koji je na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora vozilo dao na korištenje, dužan je na zahtjev Ministarstva odnosno subjekta za naplatu cestarine dati vjerodostojan podatak o identitetu osobe korisnika vozila.

(3) Kad je vlasnik vozila pravna osoba, podatke iz stavaka 1. i 2. ovoga članka dužna je dati odgovorna osoba u pravnoj osobi.

VIII. NADZOR NAD PROVEDBOM ZAKONA

Nadzor nad zakonitošću rada i nad stručnim radom

Članak 50.

Upravni nadzor nad zakonitošću rada i nad stručnim radom na provedbi ovoga Zakona i propisa donesenih za njegovu provedbu obavlja Ministarstvo, osim nad radom policijskih i carinskih službenika koji se nadzor obavlja prema propisima o obavljanju policijskih i carinskih poslova.

Inspekcijski nadzor

Članak 51.

(1) Inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona obavlja tijelo državne uprave nadležno za inspekcijske poslove u cestovnom prometu.

(2) Inspekcijski nadzor iz stavka 1. ovoga članka obuhvaća:

- nadzor postupanja po odredbama pravilnika iz članka 7. stavka 10. ovoga Zakona
- nadzor postupanja po članku 12. ovoga Zakona vezano za sniženja i popuste cestarine

- nadzor ispunjavanja uvjeta za poslove nadzornika iz članka 44. ovoga Zakona.

IX. PREKRŠAJNE ODREDBE

Prekršaji korisnika

Članak 52.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 eura do 1.900,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako kao vlasnik vozila koje se koristi za obavljanje djelatnosti te pravne osobe odnosno kao osoba koja ima pravo koristiti takvo vozilo, kada se isto koristi na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora:

- prije početka i tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom lakim vozilom ne osigura uključanje vozila u ESNC-u prema ENC modelu ili prema APRP modelu (članak 18. stavak 2. u vezi članka 18. stavka 1. podstavka 1.)
- prije početka i tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom teškim vozilom ne osigura uključanje vozila u ESNC-u prema ENC modelu (članak 18. stavak 2. u vezi članka 18. stavka 1. podstavka 2.)
- ne ukloni iz vozila odnosno s vozila uređaj koji ometa ispravan rad ENC uređaja ili ESNC-a (članak 18. stavak 1. podstavak 3.)
- tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom ne osigura čitljivost registarskih pločica vozila (članak 18. stavak 1. podstavak 5.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 600,00 eura kaznit će se za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 800,00 eura do 1.300,00 eura kaznit će se za prekršaj fizička osoba obrtnik i osoba koja obavlja samostalnu djelatnost, ako kao vlasnik vozila koje se koristi za obavljanje njihove djelatnosti odnosno kao osoba koja ima pravo koristiti takvo vozilo, kada se isto koristi na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora,

- prije početka i tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom lakim vozilom ne osigura uključanje vozila u ESNC-u prema ENC modelu ili prema APRP modelu (članak 18. stavak 2. u vezi članka 18. stavka 1. podstavka 1.)
- prije početka i tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom teškim vozilom ne osigura uključanje vozila u ESNC-u prema ENC modelu (članak 18. stavak 2. u vezi članka 18. stavka 1. podstavka 2.)
- ne ukloni iz vozila odnosno s vozila uređaj koji ometa ispravan rad ENC uređaja ili ESNC-a (članak 18. stavak 1. podstavak 3.)
- tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom ne osigura čitljivost registarskih pločica vozila (članak 18. stavak 1. podstavak 5.).

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 600,00 eura kaznit će se fizička osoba vozač vozila ako:

- prije početka i tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom lakim vozilom ne osigura uključanje vozila u ESNC-u prema ENC modelu ili prema APRP modelu (članak 18. stavak 1. podstavak 1.)

- prije početka i tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom teškim vozilom ne osigura uključenje vozila u ESNC-u prema ENC modelu (članak 18. stavak 1. podstavak 2.)
- ne ukloni iz vozila odnosno s vozila uređaj koji ometa ispravan rad ENC uređaja ili ESNC-a (članak 18. stavak 1. podstavak 3.)
- tijekom upotrebe autoceste ili objekta pod naplatom ne osigura čitljivost registarskih pločica vozila (članak 18. stavak 1. podstavak 5.)
- ne osigura uključenje u ESNC za vozilo koje se koristi za obavljanje djelatnosti pravne osobe, fizičke osobe obrtnika ili osobe koja obavlja samostalnu djelatnost, a za koje vozilo vlasnik odnosno osoba koja isto ima pravo koristiti na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora nije izvršila obvezu uključjenja u ESNC (članak 18. stavak 3.).

(5) Izuzetno od odredbe stavka 4. ovoga članka, kada je fizička osoba kandidat za vozača a prekršaj iz stavka 4. ovoga članka je počinjen za vrijeme osposobljavanja kandidata za vozača u upravljanju vozilom ili tijekom polaganja vozačkog ispita, novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 600,00 eura kaznit će se instruktor vožnje.

(6) Nema prekršaja iz stavka 1. podstavaka 1. i 2. ovoga članka, iz stavka 3. podstavka 1. i 2. ovoga članka te iz stavka 4. podstavaka 1. i 2. ako je naplata cestarine provedena u skladu sa člankom 16. stavkom 9. ovoga Zakona.

Članak 53.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 eura do 1.900,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba koja je korisnik ENC uređaja subjekta za naplatu cestarine ako prilikom preuzimanja ENC uređaja i uključjenja u ESNC preda netočne podatke ili priloži nevjerodostojnu dokumentaciju o vozilu (članak 20. stavak 1.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 600,00 eura kaznit će se za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 800,00 eura do 1.300,00 eura kaznit će se za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka fizička osoba obrtnik i osoba koja obavlja samostalnu djelatnost, ako je prekršaj počinjen u obavljanju djelatnosti.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 600,00 eura kaznit će se za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka fizička osoba korisnik ENC uređaja.

Članak 54.

Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 600,00 eura kaznit će se za prekršaj fizička osoba koja ne postupi prema znaku ili zahtjevu nadzornika (članak 43. stavak 3.).

Članak 55.

Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 600,00 eura kaznit će se za prekršaj fizička osoba koja ne postupi po naredbi ili rješenju inspektora naplate cestarine (članak 47. stavak 2.).

Članak 56.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 1000,00 eura do 1.900,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba koja, kao vlasnik ili korisnik vozila na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, na zahtjev Ministarstva odnosno subjekta za naplatu cestarine nije dala vjerodostojan podatak o identitetu osobe koja je upravljala vozilom u vrijeme korištenja autoceste ili objekta pod naplatom (članak 49. stavak 1.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 1000,00 eura do 1.900,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba koja kao vlasnik vozila koje vozilo je na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora dao na korištenje, nije na zahtjev Ministarstva odnosno subjekta za naplatu cestarine dala vjerodostojan podatak o identitetu osobe korisnika (članak 49. stavak 2.).

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 600,00 eura kaznit će se za prekršaje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 800,00 eura do 1.300,00 eura kaznit će se za prekršaje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka fizička osoba obrtnik i osoba koja obavlja samostalnu djelatnost, koja je vlasnik vozila ili korisnik vozila na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 600,00 eura kaznit će se za prekršaje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka fizička osoba vlasnik vozila ili korisnik vozila na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora.

Prekršajna odgovornost subjekata za naplatu cestarine

Članak 57.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 eura do 10.000,00 eura kaznit će se za prekršaj subjekt za naplatu cestarine ako:

- ne pribavi suglasnost Ministra na odluku o popustima ili sniženju cestarine odnosno odluku o popustima ili sniženju cestarine ne donese na način određen ugovorom o koncesiji (članak 12. stavak 4.)
- u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu pravilnika iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona ne donese Opće uvjete poslovanja (članak 13. stavak 1. i članak 63. stavak 3.)
- poslove nadzornika povjeri osobi koja ne ispunjava jedan ili više uvjeta propisanih u članku 44. stavku 1. ovoga Zakona.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 eura do 1.000,00 eura kaznit će se za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

X. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Započeti postupci

Članak 58.

Postupci započeti po odredbama Zakona o cestama („Narodne novine“, br. 84/11., 22/13., 54/13., 148/13., 92/14., 110/19., 114/22., 4/23. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske i 133/23.) do stupanja na snagu ovoga Zakona dovršit će se prema odredbama toga Zakona.

Nastavak korištenja ENC uređaja kupljenih prije uspostave ESNC-a

Članak 59.

(1) Subjekti za naplatu cestarine dužni su vlasnicima ENC uređaja koji su kupljeni prije uspostave ESNC-a najkasnije s danom početka rada ESNC-a osigurati uključenje ENC uređaja u ESNC po ENC modelu iz članka 16. stavaka 7. i 8. ovoga Zakona.

(2) Na vlasnika ENC uređaja iz stavka 1. ovoga članka primjenjuju se odredbe ovoga Zakona koje se odnose na korisnika ENC uređaja.

Izuzeća za važeće ugovore o koncesiji

Članak 60.

(1) Odredbe članka 7. stavka 1. te članaka 9., 10. i 11. ovoga Zakona ne primjenjuju se na koncesijske cestarine koje se naplaćuju sukladno ugovorima o koncesiji sklopljenim prije dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji i ugovorima o koncesiji sklopljenim prije 24. ožujka 2022., do isteka roka na koji su ugovori o koncesiji sklopljeni, osim ukoliko budu bitno izmijenjeni u skladu s odredbama zakona koji uređuje koncesije.

(2) Odredba članka 25. stavka 1. ovoga Zakona ne primjenjuju se kada je ugovorima o koncesiji sklopljenim prije dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji odnosno ugovorima o koncesiji sklopljenim prije 24. ožujka 2022. ugovoreno drugačije, do isteka roka na koji su ugovori o koncesiji sklopljeni, osim ukoliko budu bitno izmijenjeni u skladu s odredbama zakona koji uređuje koncesije.

(3) Obavljanje poslova iz članka 41. stavka 3. ovoga Zakona može se ugovoriti s pravnom osobom s kojom je u skladu ugovorom o koncesiji sklopljenim prije dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji odnosno ugovorom o koncesiji sklopljenim prije 24. ožujka 2022. ugovoreno obavljanje poslova naplate cestarine, do isteka roka na koji su ugovori o koncesiji sklopljeni, osim ukoliko budu bitno izmijenjeni u skladu s odredbama zakona koji uređuje koncesije.

Obveza sklapanja ugovora o pružanju usluge EENC-a

Članak 61.

Pružatelj usluge EENC-a koji na dan stupanja na snagu ovoga Zakona ima sklopljen ugovor za pružanje usluge EENC-a barem za jedno područje EENC-a u Republici Hrvatskoj i subjekt

za naplatu cestarine koji s tim pružateljem usluge EENC nema sklopljen ugovor za svoje područje EENC, obvezni su u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona sklopiti ugovore o pružanju usluge EENC-a.

Izuzeća za pružatelje usluge EENC-a za opremu u vozilu

Članak 62.

(1) Iznimno od odredbe članka 47. stavka 4. ovoga Zakona, oprema u vozilu koja se služi tehnologijom satelitskog određivanja položaja ne mora biti kompatibilna s uslugama određivanja položaja koje pružaju sustav Galileo i Europski geostacionarni navigacijski sustav (EGNOS) ako je stavljena na tržište prije 19. listopada 2021.

(2) Pružatelji usluge EENC-a mogu, najduže do 31. prosinca 2027., korisnicima vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tona staviti na raspolaganje opremu u vozilu koja je prikladna samo za upotrebu s mikrovalnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz, za upotrebu u područjima EENC-a, za koja nisu potrebne tehnologije satelitskog određivanja položaja ili mobilnih komunikacija.

Donošenje provedbenih propisa

Članak 63.

(1) Vlada će donijeti odluke iz članka 5. stavka 6., članka 10. stavka 4. i članka 11. stavka 4. ovoga Zakona u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) Ministar će donijeti pravilnike iz članka 5. stavka 7., članka 7. stavka 10., članka 13. stavka 3., članka 15. stavka 6., članka 23. stavka 8., članka 28. stavka 16., članka 32. stavka 4., članka 39. stavka 7., članka 41. stavka 8., članka 42. stavka 7., članka 44. stavka 10., članka 47. stavka 4. i članka 48. stavka 3. ovoga Zakona u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(3) Subjekti za naplatu cestarine donijet će Opće uvjete poslovanja iz članka 13. stavka 1. ovoga Zakona u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu pravilnika iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona.

Članak 64.

(1) Stupanjem na snagu odluke iz članka 5. stavka 6. ovoga Zakona prestaje važiti Odluka o naplati naknade (cestarine) za uporabu autocesta ili pojedinih cestovnih objekata na državnim cestama („Narodne novine“, broj 36/09.).

(2) Stupanjem na snagu pravilnika iz članka 7. stavka 10. ovoga Zakona prestaje važiti Pravilnik o cestarini („Narodne novine“, br. 130/13., 122/14., 96/17., 151/22., 88/24. i 110/25.).

(3) Stupanjem na snagu pravilnika iz članka 23. stavka 8. ovoga Zakona prestaje važiti Pravilnik o ostvarivanju prava na nadoknadu iznosa godišnje naknade za uporabu javnih cesta i cestarine za uporabu autocesta i objekata s naplatom („Narodne novine“, broj 55/24.).

(4) Stupanjem na snagu pravilnika iz članka 28. stavka 16. ovoga Zakona prestaje važiti Pravilnik o registraciji pružatelja usluge EENC u Republici Hrvatskoj („Narodne novine“, broj 28/22.).

(5) Stupanjem na snagu pravilnika iz članka 32. stavka 4. ovoga Zakona prestaje važiti Pravilnik o metodologiji za izračun naknade za pružatelje usluge EENC („Narodne novine“, br. 28/22. i 49/22.).

(6) Stupanjem na snagu pravilnika iz članka 39. stavka 7. ovoga Zakona prestaje važiti Pravilnik o podacima kod automatiziranog pretraživanja evidencija o vozilima i vlasnicima ili korisnicima vozila („Narodne novine“, br. 28/22. i 88/24.).

(7) Stupanjem na snagu pravilnika iz članka 42. stavka 7. ovoga Zakona prestaje važiti Pravilnik o pisanjoj obavijesti o neplaćanju cestarine („Narodne novine“, br. 28/22. i 55/22.).

Uređenje međusobnih odnosa subjekata za naplatu cestarine

Članak 65.

U mjeri u kojoj su jedni na druge ovim Zakonom upućeni, subjekti za naplatu cestarine dužni su urediti međusobna prava i obveze vezano uz primjenu ovoga Zakona, u roku od 90 dana od njegovog stupanja na snagu.

Prestanak važenja propisa

Članak 66.

(1) Danom stupanja na snagu ovoga Zakona prestaju važiti članak 1.a stavak 1. točke 5. i 9., članak 9. stavci 1. do 18. i stavci 22. i 23., članak 9.c, članaka 10., članaka 10.a, članak 11., članak 11.a, članak 12., članak 12.a, članak 13., članak 13.a, članak 14., članak 14.a, članak 14.b, članak 15., članak 75. stavak 5., članak 112. stavak 1. točka 9. i članak 113 stavak 1. točka 1. Zakona o cestama („Narodne novine“, br. 84/11., 22/13., 54/13., 148/13., 92/14., 110/19., 144/21., 114/22., 4/23. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske i 133/23.).

(2) Odredbe članka 2. stavka 1. točke 22., članka 9. stavaka 19, 20. i 21., članka 89.a, članka 90. u dijelu koji se odnosi na cestarinu i članka 115. Zakona o cestama („Narodne novine“, br. 84/11., 22/13., 54/13., 148/13., 92/14., 110/19., 144/21., 114/22., 4/23. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske i 133/23.) prestaju važiti 1. ožujka 2027.

Stupanje na snagu

Članak 67.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“, osim odredbi članka 14., članka 15. stavaka 1. do 5., članaka 16. do 22., članka 23. stavaka 1. do 7., članaka 24. do 27., članka 28. stavaka 1. do 15., članaka 29. do 31., članka 32. stavaka 1., 2. i 3., članaka 33. do 37., članka 38. stavaka 1. do 9., članka 39. stavaka 1. do 6., članka 40., članka 41. stavaka 1. do 7., članka 42. stavaka 1. do 6., članka 43., članka 44. stavaka 1. do 9., članaka 45. i 46., članka 47. stavaka 1., 2. i 3., članaka 48. i 49., te članaka 52. do 57., koji stupaju na snagu 1. ožujka 2027.

O B R A Z L O Ž E N J E

Uz članak 1.

Odredbom ovoga članka propisuje se predmet odnosno područje primjene ovoga Zakona.

Uz članak 2.

Ovom odredbom se u pravni poredak Republike Hrvatske prenose direktive Europske unije, odnosno uređuje se preuzimanje pravnih akata Europske unije.

Uz članak 3.

Ovim člankom propisuju se definicije pojmova koji se koriste u ovom Zakonu.

Uz članak 4.

Ovim se člankom određuje da se izrazi koji se koriste u ovome Zakonu, a imaju rodno značenje, odnose jednako na muški i ženski rod.

Uz članak 5.

Stavcima 1. i 2. ovoga članka propisuje se da se u Republici Hrvatskoj za upotrebu autoceste ili pojedinog cestovnog objekta na državnoj cesti, za sva vozila, naplaćuje cestarina.

U stavcima 3., 4. i 5. preuzimaju se odredbe Direktive (EU) 2022/362.

U stavku 6. propisuje se ovlast Vlade Republike Hrvatske za donošenje odluke o uvođenju i ukidanju naplate cestarine za korištenje autocesta i/ili objekta pod naplatom, koje se normativno rješenje preuzima iz Zakona o cestama.

Do sada je uspostavljena praksa da Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari utvrđuju duljine naplatnih dionica iz baza podataka koje su im dostupne. Stavkom 7. ovoga članka ovlašćuje se ministar nadležan za cestovnu infrastrukturu za donošenje pravilnika, kojim će se provedbenim propisom jednoznačno odrediti duljine svih naplatnih dionica te propisati način označavanja naplatnih dionica autocesta prometnom signalizacijom koja korisnike obavještava o obvezama u vezi plaćanja cestarine u novom elektroničkom sustavu naplate cestarine, što važeći propisi o prometnim znakovima i prometnoj signalizaciji sada ne uređuju.

Odredbe Zakona o cestama o načinu i postupku utvrđivanja visine cestarine i uplati sredstava od cestarine na račune i nadalje će ostati predmet Zakona o cestama, kao dio općih odredbi o financiranju javnih cesta, naravi i pripadnosti prihoda te namjeni korištenja prihoda iz svih izvora financiranja građenja i održavanja javnih cesta.

Uz članak 6.

Ovim člankom utvrđuju se obveznici plaćanja cestarine i njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine.

Uz članke 7. do 12.

Ovim člancima preuzimaju se odredbe Zakona o cestama o infrastrukturnoj pristojbi, pristojbi za vanjske troškove, naknadi zbog zagušenja, infrastrukturnim troškovima te sniženjima cestarine i popustima, kojima je provedeno usklađenje s Direktivom 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila (SL L 187, 20. 7. 1999.), Direktivom 2006/38/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 17. svibnja 2006. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila (SL L 157, 9. 6. 2006.) i Direktivom 2011/76/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 27. rujna 2011. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EC o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za teška teretna vozila (Tekst značajan za EGP) (SL L 269, 14. 10. 2011., u daljnjem tekstu: Direktiva 2011/76/EU), a koje se ovim Zakonom dodatno usklađuju s Direktivom 2022/362.

Preuzimanje navedene europske pravne stečevine provodi se na način da se člancima 7. do 12. ovoga Zakona uređuju opća pitanja cestarine kao naknade za korištenje autocesta.

Člankom 7. se propisuje da se cestarina plaća u iznosu određenom na temelju duljine naplatne dionice i na temelju naplatne skupine vozila, a može obuhvaćati jednu ili više sljedećih pristojbi i naknada: infrastrukturnu pristojbu, naknadu zbog zagušenja i pristojbu za vanjske troškove.

Stavkom 10. članka 7. ovlašćuje se ministar nadležan za cestovnu infrastrukturu za donošenje pravilnika, sukladno normativnom rješenju već primijenjenom u Zakonu o cestama.

Važeći provedbeni propis, koji uređuje skupine vozila u koje se raspoređuju vozila u svrhu naplate cestarine, metodologija utvrđivanja i izračuna cestarine i koncesijske cestarine, troškova izgradnje, troškova financiranja, infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove koja se odnosi na troškove zaštite od buke, utvrđivanje najviše razine infrastrukturnih pristojbi, umanjeње infrastrukturnih pristojbi za vozila koja ispunjavaju najviše ekološke standarde te radi učinkovitog korištenja autoceste i podizanja razine sigurnosti na autocesti, metodologija izračunavanja prosječne cestarine koja je razmjerna troškovima izgradnje, održavanja, upravljanja i razvoja mreže autocesta, a iskazana je kao ukupan prihod od cestarina u određenom vremenskom razdoblju podijeljen s brojem prevaljenih kilometara svih vozila koja su platila cestarinu na određenoj mreži autocesta te određuju podatci koji se radi usklađivanja infrastrukturnih pristojbi i pristojbi za vanjske troškove dostavljaju Europskoj komisiji, je Pravilnik o cestarini („Narodne novine“, br. 130/13, 122/14, 96/17, 151/22. i 88/24.).

Odredbe članka 8. prenose odredbu članka 2. stavka 1. točke 3. Direktive 2022/362, vezano za članak 7.b i Prilog III o povratu infrastrukturnih troškova na cestama na kojima se naplaćuje cestarina, a koji se temelji na vijeku trajanja infrastrukture odnosno prikladnom razdoblju amortizacije. Prema još uvijek važećoj odredbi članka 7.e stavka 3. Direktive 2011/76/EU koja se odnosi na koncesijske cestarine, kao referentni datum za koncesijske cestarine utvrđen je 10. lipnja 2008.

Člankom 10. se uređuje naplata pristojbe za vanjske troškove za teška vozila. Visinu pristojbe temeljem ovlasti iz stavka 4. toga članka odlukom određuje Vlada Republike Hrvatske, koja odlučuje i o mogućem uvođenju naplate pristojbe lakim vozilima. Sukladno članku 7. stavku 10. sukladno Direktivi (EU) 2022/362 se propisuje kao najkasniji rok da se za teška vozila

počinje naplaćivati navedena pristojba, osim na autocesti ili dionici koja odlukom Vlade bude izuzeta zbog posljedičnog preusmjeravanja vozila na ceste na kojima nema naplate ove naknade.

Uz članak 13.

Za razliku od važeće prakse prema kojoj su Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari sami donosili svoje opće uvjete poslovanja, kojima su, uz komercijalna pitanja, detaljno utvrđivali način korištenja autocesta i naplate cestarine, ovim se člankom određuje da detaljnija pitanja vezana uz korištenja ESNC-a uređuje pravilnikom ministar nadležan za cestovnu infrastrukturu, a Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari u skladu s navedenim pravilnikom donose Opće uvjete poslovanja za autoceste odnosno objekta pod naplatom kojima upravljaju.

Uz članak 14.

Odredbama ovoga članka preuzimaju se odredbe Direktive (EU) 2022/362.

Uz članak 15.

Ovim člankom se za elektronički sustav naplate cestarine u Republici Hrvatskoj (ESNC) određuje primjena dviju tehnologija predviđenih Direktivom (EU) 2019/520, na način da je za teška vozila obvezno koristi ENC uređaj vezan za mikrovalnu tehnologiju na frekvenciji 5,8 GHz, dok se za laka vozila može koristiti ENC uređaj ili tehnologija automatskog prepoznavanja registarskih pločica (APRP). Nadalje, za naplatu cestarine, naknade cestarine i zakonskog penala zbog upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom bez uključenja u ESNC i prekršajnih kazni temeljem ovoga Zakona koristi se Sustav za sigurnosnu pohranu platnih podataka i elektroničko plaćanje, povezan s ESNC.

U stavku 6. daje se ovlast ministru nadležnom za cestovnu infrastrukturu da pravilnikom propiše naziv i vizualni identitet ESNC-a.

Uz članke 16. do 21.

Odredbama članaka 16. do 21. detaljno se uređuju pitanja uključenja u ESNC, promjene prijavljenih podataka i odjave iz ESNC, opće obveze korisnika, obveze korisnika vozila opremljenih ENC uređajem Hrvatskih autocesta d.o.o. odnosno koncesionara, obveze korisnika vozila opremljenih ENC uređajem pružatelja usluge EENC-a.

Člankom 16. se propisuje da korisnik pravo na upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom stječe uključenjem u ESNC i osiguravanjem valjanog sredstva plaćanja tijekom upotrebe autoceste. Naime, zbog novog sustava naplate cestarine bez fizičkih prepreka nužno je propisati da korisnik, koji nije uključen u ESNC, autocestu koristi bez osnove.

Propisuju se podaci koji se prijavljuju za uključenje u ESNC. Određuju se naplatna korisnička mjesta na kojima se uključenje u ESNC može provesti: na naplatnim korisničkim mjestima putem jedinstvenog nacionalnog web portala, mobilne aplikacije i drugih digitalnih servisa te putem on line bankarstva kreditnih institucija na namjenskim stazama na autocesti, u prodajnim uredima Hrvatskih autocesta d.o.o. i koncesionara te na prodajnim mjestima trećih osoba (benzinske postaje, stanice za tehnički pregled vozila i drugim).

Uvodi se obveza subjekata za naplatu cestarine (Hrvatskih autocesta d.o.o. i koncesionara) osigurati mogućnost uključanja u ESNC kontinuirano, a dostupnost korisničke službe po mogućnosti kontinuirano, 24 sata sve dane u tjednu.

Određuje se kako trebaju postupiti korisnici koji nisu proveli uključanje u ESNC prije ulaza s lakim odnosno s teškim vozilom na autocestu ili objekt pod naplatom te se propisuju situacije u kojima nema prekršajne odgovornosti korisnika za vrijeme nedostupnosti uključanja povezanog s radom sustava.

Članak 17. uređuje pitanja promjene prijave i odjava iz ESNC-a.

Člancima 18. do 21. propisuju se opće i posebne obveze korisnika autocesta i objekta pod naplatom ovisno o modelu uključanja u ESNC.

Uz članak 22.

Članak 22. uređuje situaciju upotrebe autoceste bez uključanja u ESNC.

Vozač vozila koji upotrebljava autocestu bez uključanja u ESNC dužan je platiti subjektu za naplatu cestarine naknadu cestarine i posebnu naknadu (zakonski penal) zbog upotrebe autoceste bez uključanja, a solidarno s vozačem odgovaraju vlasnik vozila, osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora i korisnik ENC uređaja.

Naknada cestarine je korist ostvarena po pravilima o stjecanju bez osnove, a odgovara iznosu cestarine. Posebna naknada (zakonski penal) zbog upotrebe autoceste bez uključanja propisuje se u iznosu od 120,00 eura, a plaća se bez obzira na iznos troškova, odnosno štete nastale subjektu za naplatu cestarine. Obveza plaćanja navedenih naknada iskazuje se u ispravi koju izdaju subjekti za naplatu cestarine. U stavku 6. se propisuje sadržaj isprave, a u stavku 7. se određuje da je navedena isprava vjerodostojna isprava u smislu propisa ovršnog prava.

Također se propisuje rok zastare potraživanja navedenih naknada.

Uz članak 23.

Prema članku 7. Zakona o povlasticama u prometu („Narodne novine“, broj 133/23.), osobe s invaliditetom kod kojih je utvrđeno tjelesno oštećenje koje ima za posljedicu nesposobnost donjih ekstremiteta 80 % i više ili kojima je utvrđeno tjelesno oštećenje osjetila vida od 100 % ili kojima je utvrđeno tjelesno oštećenje osjetila sluha od 100 % ili hrvatski ratni vojni invalidi iz Domovinskog rata sa 100 % tjelesnog oštećenja ili civilni invalidi iz Domovinskog rata sa 100 % tjelesnog oštećenja, ne plaćaju cestarinu za uporabu autoceste i objekta s naplatom za osobni automobil kojim se prevoze. Pravo na oslobođanje od plaćanja cestarine ostvaruje se samo za prijevoz autocestom i objektom s naplatom koji se obavlja kao prijevoz za osobne potrebe osobe s invaliditetom i ako se osoba s invaliditetom nalazi u osobnom automobilu.

Ovim člankom detaljno se razrađuju operativna pitanja vezana za ostvarivanje navedenog prava pri korištenju autoceste, imajući u vidu tehnološke karakteristike novog elektroničkog sustava naplate cestarine.

Uz članak 24.

Ovim člankom se prenosi normativno rješenje Zakona o cestama da se cestarina ne plaća za korištenje autoceste i objekta pod naplatom vozilom ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, vozilom ministarstva nadležnog za poslove obrane i Oružanih snaga, vatrogasnim vozilom, vozilom hitne pomoći, vozilom gorske službe spašavanja i vozilom carine.

Međutim, imajući u vidu da se elektronički sustav naplate cestarine implementira kao „free flow“, ostvarivanje navedenog prava više se ne veže za vizualni identitet i posebne oznake tih vozila, već se povezuje s njihovim registarskim oznakama.

Uz članak 25.

Ovom odredbom propisuje se da se cestarina ne plaća za korištenje autoceste i objekta pod naplatom vozilom kojim upravitelji autoceste i cestovnog objekta s naplatom obavljaju poslove građenja, održavanja i upravljanja propisane Zakonom o cestama te poslove naplate cestarine i nadzora naplate cestarine.

Odredba je u skladu s europskim direktivama o pristojbama za korištenje određene infrastrukture za vozila i sa praksom koja se u Republici Hrvatskoj primjenjuje od početka naplate cestarine na prvim izgrađenim dionicama autocesta.

Uz članke 26. do 37.

Odredbama članaka 26. do 37. preuzimaju se odredbe Zakona o cestama o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine, tehnološkim rješenjima, registraciji pružatelja usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC), pravima i obvezama pružatelja usluge EENC, jedinstvenoj kontaktnoj točki, pravima i obvezama subjekata za naplatu cestarine, naknadi za pružatelja usluge EENC, primjeni cestarina za EENC, pravima i obvezama korisnika EENC, Povjerenstvu za mirenje, tehničkim zahtjevima i posebnim uvjetima za EENC i interoperabilnost i sastavnicama interoperabilnosti, koje su Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o cestama („Narodne novine“, broj 114/22.) u cijelosti na odgovarajući način usklađene s pravnim sustavom Europske unije. Nadalje, preuzimaju se i odredbe vezane za primjenu Provedbene Uredbe 2020/204 o detaljnim obvezama pružatelja usluge Europske elektroničke naplate cestarine, minimalnom sadržaju izjave o području Europske elektroničke naplate cestarine, elektroničkim sučeljima, zahtjevima za sastavnice interoperabilnosti i stavljanju izvan snage Odluke 2009/750/EZ (Tekst značajan za EGP) (SL L 268, 13.10.2009.) te Delegirane Uredbe 2020/203 o klasifikaciji vozila, obvezama korisnika Europske elektroničke naplate cestarine, zahtjevima za sastavnice interoperabilnosti i minimalnim kriterijima prihvatljivosti za prijavljena tijela (Tekst značajan za EGP) (SL L 43, 17.2.2020.), koje je donijela Europska komisija temeljem Direktive (EU) 2019/520, u dijelu odredbi navedenih akata koje se ne mogu izravno primijeniti.

Uz članak 38.

Ovim člankom uređena su pitanja vezana za prava obrade podataka i obveze zaštite i čuvanja podataka prikupljenih u skladu s ovim Zakonom u svrhu naplate cestarine i drugih naknada.

Uz članke 39. i 40.

Odredbama članka 39. i 40. preuzimaju se odredbe Zakona o cestama o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Europskoj uniji, koje su Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o cestama („Narodne novine“, broj 114/22.) u cijelosti na odgovarajući način usklađene s pravnim sustavom Europske unije (Direktivom (EU) 2019/520).

Uz članak 41.

Ovim se člankom uređuje nadzor naplate cestarine kao:

- nadzor naplate cestarine koji obavljaju subjekti za naplatu cestarine na autocestama i objektima pod naplatom
- inspekcijski nadzor naplate cestarine koji provodi Ministarstvo
- nadzor naplate cestarine koji provode policijski službenici prilikom provođenja granične kontrole i
- nadzor naplate cestarine koji provode carinski službenici kada obavljaju carinsku kontrolu.

Određuje se što svaki od navedenih nadzora naplate cestarine obuhvaća i kako se provodi.

U skladu s Direktivom (EU) 2019/520 propisuje se da se postupak nadzora vezan uz neplaćanje cestarine okončava ukoliko se tijekom nadzora utvrđene povrede otklone te se ne pokreće prekršajni postupak.

Propisuje se da subjekti za naplatu cestarine, za potrebe nadzora, mogu obavljati poslove upravljanja prometom na autocestama i objektima pod naplatom sukladno prometnoj projektnoj dokumentaciji, uključujući provođenje periodičnih preusmjeravanja cjelokupnog prometa na nekoj dionici autoceste.

Daje se ovlast ministru nadležnom za cestovnu infrastrukturu da uz suglasnost ministra nadležnog za sigurnost prometa na cestama pravilnikom propiše način postupanja nadzornika u obavljanju poslova vezanih za upravljanje prometom radi provođenja nadzora naplate cestarine.

Uz članak 42.

Ovim člankom se uređuje nadzor koji provode subjekti za naplatu cestarine i to postupanje u odnosu na korisnika vozila za koje se neplaćanje cestarine utvrdi naknadnom provjerom podataka iz ESNC kao i postupanje u odnosu na korisnika koji je u neposrednom nadzoru odbio da nadzornik provede uključenje vozila u ESNC.

Uz članak 43.

Odredbama ovoga članka propisuju se poslovi i ovlasti nadzornika.

Propisuje se da se nadzor obavlja primjenom ovlasti koje moraju biti razmjerne svrsi zbog kojih se poduzimaju.

Ukoliko vozač odbije postupiti po znakovima i zahtjevima nadzornika, nadzornik može zatražiti intervenciju policije, o čemu obavještava Ministarstvo.

Nadzor koji provode nadzornici subjekata za naplata cestarine različit je od nadzora koji provode inspektori naplate cestarine.

Inspektori naplate cestarine su prekršajno tijelo, a nadzor koji provode ima svrhu utvrđivanja prekršaja i pokretanja postupaka prema Prekršajnom zakonu (izdavanja prekršajnog naloga i akata kojima se nalažu mjere opreza), za povrede i propuste koje Zakon o naplati cestarine određuje prekršajem. Inspektori ne naplaćuju cestarinu, naknadu cestarine ni zakonski penal, niti provode uključenje vozila koje je zaustavljeno u inspekcijskom nadzoru u ESNC.

Jedina aktivnost koju provodi i inspektor i nadzornik je unos podataka u ESNC o vozilu i vozaču utvrđenih tijekom neposrednog nadzora na autocesti.

Subjekti naplate cestarine nemaju javnu ovlast i nisu prekršajno tijelo, a nadzor koji provode nadzornici ima za svrhu naplatiti cestarinu, naknadu cestarine i zakonski penal te uključiti korisnika u ESNC kako bi se daljnje korištenje autoceste odvijalo prema Zakonu.

Zakon predviđa postupanje inspektora u slučajevima kada nadzor koji su proveli nadzornici odnosno subjekti za naplatu cestarine nije rezultirao uključenjem u ESNC odnosno plaćanjem cestarine i zakonskog penala, za koje slučajeve je predviđeno vođenje prekršajnog postupka koji je u nadležnosti inspektora. Postupanje inspektora se u tim slučajevima odvija na njihovom radnom mjestu, temeljem podataka iz ESNC i drugih podataka koje im dostavljaju subjekti za naplatu cestarine.

Nadzornici su tijekom neposrednog nadzora na autocesti ovlašteni dostaviti (uručiti) vozaču prekršajni nalog i druge akte koje im je inspektor dostavio korištenjem komunikacijskih uređaja na daljinu.

Uz članak 44.

Odredbama ovoga članka se propisuju uvjeti za obavljanje poslova nadzornika, nošenje službene odjeće i iskaznica.

Nadzornici su u radnom odnosu kod subjekata za naplatu cestarine, njihova prava i obveze regulirani su Zakonom o radu.

Propisuje se da stručno osposobljavanje i završnu provjeru stečenih znanja i vještina provodi obrazovna ustanova prema propisima koji uređuju obrazovanje odraslih, koja ima odobrenje Ministarstva. O zahtjevu za izdavanje odobrenja Ministarstvo odlučuje rješenjem. Također se propisuje rok od četiri godine na koji se odobrenje izdaje.

Ministar nadležan za cestovnu infrastrukturu ovlašćuje se pravilnikom propisati oznake i izgled službene odjeće, službene iskaznice, opremu koju nadzornik koristi, program za njihovo osposobljavanje i provjeru stručne osposobljenosti te obrazac zahtjeva za izdavanje odobrenja obrazovnoj ustanovi.

Korisnik koji smatra da je nadzornik prekoračio ovlasti može uložiti pritužbu u roku od osam dana od dana osporenog postupanja nadzornika, te se odredbama ovoga članka propisuje

postupak rješavanja pritužbe i posljedice koje mogu nastupiti u slučaju utvrđivanja da je pritužba osnovana.

Uz članak 45.

Ovaj članak propisuje pravni status vozila za nadzor upotrebe autoceste i vizualni identitet vozila te se propisuje da za štetu počinjenu vozilom, umjesto vlasnika, odgovara subjekt za naplatu cestarine koji upravlja autocestom odnosno objektom pod naplatom na kojem je provođen nadzor.

Također se određuje da subjekt za naplatu cestarine ima pravo na naknadu štete prouzročenu vozilu za nadzor upotrebe autoceste.

Uz članak 46.

Odredbama ovoga članka propisuje se nadzor naplate cestarine koji provodi Ministarstvo, a obavljaju ga inspektori naplate cestarine.

Propisuju se ovlaštenja inspektora naplate cestarine za izdavanje prekršajnog naloga, privremeno isključivanje vozila iz prometa oduzimanje prometne dozvole i registarskih pločica vozila ako je vozač tijekom nadzora odbio otkloniti povrede te određivanje mjere opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole za upravljanje vozilom, najdulje do tri dana, radi sprječavanja u činjenju novih prekršaja.

Privremeno isključenje vozila iz prometa oduzimanjem prometne dozvole i registarskih pločica, kao mjera u upravnom postupku, predviđeno je po uzoru na odredbe Zakona o inspekciji cestovnog prometa (članci 15. i 23.), sa svrhom onemogućavanja daljnjeg korištenja autoceste vozilom (od strane bilo kojeg vozača) za koje nije provedeno zakonom propisano obvezno uključanja u ESNC.

Privremeno oduzimanje vozačke dozvole predviđeno je kao mjera opreza (članak 30. Prekršajnog zakona) sa svrhom sprječavanja konkretnog vozača u daljnjem činjenju prekršaja.

Primarna svrha ovih mjera je poticanje vozača/vlasnika vozila na provedbu zakonom propisanog uključanja u ESNC radi daljnjeg korištenja autoceste u skladu sa zakonom.

Stavkom 10. se određuje da inspektor naplate cestarine može, radi uručenja počinitelju prekršaja, prekršajni nalog te rješenje o privremenom oduzimanju prometne dozvole i registarskih pločica vozila odnosno naredbu o određivanju mjere opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole za upravljanje vozilom dostaviti nadležnom nadzorniku korištenjem komunikacijskih uređaja na daljinu. Ova odredba koja uređuje dostavu akata koje je izdao inspektor naplate cestarine je nužna za učinkovit nadzor naplate cestarine, a svi navedeni akti sadržavat će elektronički zapis koji služi potvrdi cjelovitosti i izvornosti elektroničkim putem. Elektronički zapis mora ispunjavati uvjete propisane člankom 15. Uredbe o organizacijskim i tehničkim standardima za povezivanje na državnu informacijsku infrastrukturu („Narodne novine“, broj 60/17.).

Nadzornik se ovlašćuje tijekom provođenja neposrednog nadzora dostaviti: prekršajni nalog, rješenje i naredbu, koje je izdao inspektor, te prihvatiti predaju prometne dozvole, registarskih pločica vozila i vozačke dozvole, pod uvjetom da se dobrovoljno predaju. O preuzimanju

prometne dozvole, registarskih pločica vozila i vozačke dozvole nadzornik izdaje potvrdu, koja sadrži podatak o mjestu na kojem se privremeno oduzete isprave mogu preuzeti i rok za njihovo preuzimanje. Također, potvrdu primitka rješenja, odnosno dostavnicu vlastoručno potpisuje osoba koja je preuzela pismo, u skladu s člankom 93. Zakona o općem upravnom postupku.

Uz članak 47.

Detaljno se propisuju ovlasti i poslovi inspektora naplate cestarine.

Daje se ovlast ministru nadležnom za cestovnu infrastrukturu za donošenje pravilnika kojim će se urediti obrazac službene iskaznice inspektora naplate cestarine, postupak izdavanja službene iskaznice i službene značke s identifikacijskim brojem.

Uz članak 48.

Ovim se člankom propisuje nadzor naplate cestarine koji provode policijski odnosno carinski službenici.

Da bi novi sustav elektroničke naplate cestarine sa slobodnim prometnim tokom funkcionirao s prihvatljivim rizikom naplate, policijski i carinski službenici tijekom obavljanja poslova i provjera na graničnim prijelazima i područjima carinske kontrole trebali bi provjeriti prekršaj neplaćanja cestarine.

U tu svrhu postojeće informacijske sustave koji u nadzoru državne granice i carinskom nadzoru koriste policija i carina povezat će se sa sustavom naplate cestarine, kako bi policajac/carinik tijekom kontrole i korištenja svog sustava automatski dobio informaciju da se nadzirana osoba nalazi u vozilu za koje nije plaćena cestarina. Službenici policije/carine tu osobu upućuju nadzorniku subjekta za naplatu cestarine koji se nalazi na tom graničnom prijelazu odnosno mjestu kontrole (ili dolazi na poziv), kako bi se proveo nadzor naplate cestarine iz nadležnosti upravitelja autocesta, naplatile naknade za korištenje autocesta koje nisu plaćene odnosno kako bi se uručio poziv za njihovo plaćanje, a u slučaju odbijanja plaćanja uručio prekršajni nalog inspektora Ministarstva.

U slučaju da nadzornik ne može u prihvatljivom vremenu doći na mjesto granične odnosno carinske kontrole, policijski i carinski službenik će podatak o identificiranim vozačima i vlasnicima vozila za koje je utvrđeno neplaćanje cestarine dostaviti Ministarstvu iz svog sustava, putem sučelja s ESNC-om.

Daje se ovlast Ministru da uz suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove i ministra nadležnog za carinske poslove donese pravilnik kojim se detaljno uređuje opseg i razmjena podataka između sustava policije i carine sa sustavom Ministarstva i ESNC-a.

Uz članak 49.

Ovim člankom se na odgovarajuću način preuzima odredba Zakona o cestama vezano uz odgovornost vlasnika i osobe koja na temelju ugovora ima pravo na upotrebu vozila za davanje podataka o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme korištenja autoceste za koje nije plaćena cestarina odnosno o osobi korisniku vozila ako je vlasnik dao vozilo na korištenje na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora.

Uz članak 50.

Ovim člankom propisano je da ministarstvo nadležno za cestovnu infrastrukturu provodi upravni nadzor nad zakonitošću rada i nad stručnim radom na provedbi ovoga Zakona.

Uz članak 51.

Ovim člankom propisano je da inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona obavlja tijelo državne uprave nadležno za inspekcijske poslove u cestovnom prometu, te se određuje obuhvat inspekcijskog nadzora.

Uz članke 52. do 57.

Člancima 52. do 56. propisuju se prekršaji korisnika koji se sastoje u kršenju obveza iz članka 18. do 21. ovoga Zakona, a zbog kojeg kršenja posljedično dolazi do neplaćanja cestarine.

Važeći Zakon o cestama sadrži prekršajnu odredbu vezano za neplaćanje cestarine, međutim implementacijom novog „free flow“ elektroničkog sustava naplate cestarine potrebno je proširiti prekršajne odredbe s obzirom na moguće povrede obveza koje se propisuju u člancima 18. do 21. ovoga Zakona.

Člankom 57. propisuje se prekršajna odgovornost subjekata za naplatu cestarine.

Uz članak 58.

Odredbom ovoga članka uređuje se po kojem će se propisu završiti već započeti postupci. Budući da po Zakonu o cestama nisu mogli biti pokrenuti prekršajni postupci koje uvodi ovaj Zakon, načelo primjene blažeg propisa i vremensko važenje prekršajnog zakonodavstva prema Prekršajnom zakonu nije ovdje primjenjivo.

Uz članak 59.

Ovaj članak sadrži odredbe o uvjetima i obvezama vezanim uz nastavak korištenja ENC uređaja koji se koriste u sadašnjem sustavu naplate cestarine Hrvatskih autocesta d.o.o. odnosno koncesionara.

Uz članak 60.

Odredbama ovoga članka propisuju se izuzeća od primjena pojedinih odredbi ovoga Zakona na važeće ugovore o koncesiji, primjenom načela predviđenih Direktivom (EU) 2022/362 za koncesijske cestarine.

Uz članak 61.

Kako će novi ESNC biti uspostavljen kao jedinstveni sustav, ovim člankom obvezuju se Pružatelji usluge EENC-a koji na dan stupanja na snagu Zakona imaju sklopljen ugovor za pružanje usluge EENC-a barem za jedno područje EENC-a u Republici Hrvatskoj i subjekti za naplatu cestarine koji s tim pružateljem usluge EENC-a nemaju sklopljen ugovor, da u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona ugovore pružanje usluge EENC-a za sva preostala područja EENC-a u Republici Hrvatskoj.

Uz članak 62.

Odredbom članka 61. stavka 1. na odgovarajući se način preuzima odredba članka 3. stavka 3. Direktive (EU) 2019/520 i propisuje da oprema u vozilu koja se služi tehnologijom satelitskog određivanja položaja i koja je stavljena na tržište prije 19. listopada 2021. ne mora biti kompatibilna s uslugama određivanja položaja koje pružaju sustav Galileo i Europski geostacionarni navigacijski sustav (EGNOS).

Odredbom stavka 2. se sukladno odredbi članka 3. stavka 6. Direktive (EU) 2019/520 propisuje rok do 31. prosinca 2027. do kada pružatelji usluge EENC-a mogu korisnicima vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tone staviti na raspolaganje opremu u vozilu koja je prikladna samo za upotrebu s mikrovalnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz, za upotrebu u područjima EENC-a, za koja nisu potrebne tehnologije satelitskog određivanja položaja ili mobilnih komunikacija.

Uz članak 63.

Ovim člankom se utvrđuju rokovi za donošenje provedbenih propisa.

Uz članak 64.

S obzirom na to da pojedini podzakonski akti Zakona o cestama trebaju ostati na snazi do donošenja novih akata istog normativnog sadržaja, ovim člankom propisuje se stupanjem na snagu kojeg podzakonskog akta, koji se donosi na temelju ovoga Zakona, u rokovima propisanim u članku 63., prestaje važiti koji od važećih podzakonskih akata donesenih na temelju Zakona o cestama.

Uz članak 65.

Ovim člankom se propisuju rokovi za uređivanje međusobnih odnosa Hrvatskih autocesta d.o.o. i koncesionara vezano uz primjenu ovoga Zakona.

Uz članke 66. i 67.

Odredbama članka 66. propisuje se da stupanjem na snagu ovoga Zakona prestaju važiti pojedini članci Zakona o cestama, odnosno one odredbe koje se na odgovarajući način preuzimaju ovim Zakonom.

Člankom 67. se propisuje stupanje na snagu Zakona.

Odredbe Zakona koje uređuju pitanja, koja sada uređuje Zakon o cestama, trebaju stupiti na snagu osmoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“, uz istovremeni prestanak važenja odgovarajućih odredbi Zakona o cestama. Odredbe Zakona kojima je dana ovlast za donošenje podzakonskih propisa, odnosno akata također stupaju na snagu osmoga dana od dana objave. Međutim, planira se da ti podzakonski propisi, odnosno akti neće stupiti na snagu prije 1. ožujka 2027.

Zbog implementacije novopropisanog jedinstvenog elektroničkog sustava naplate cestarine stupanje na snagu ostalih odredaba Zakona je 1. ožujka 2027., do kada se naplata cestarine mora provoditi u postojećim sustavima koje su implementirali Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari, što se postiže odgođenim stupanjem na snagu dijela odredaba Zakona.

- PRILOZI**
- **Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa**
 - **Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću**
 - **Izjava o usklađenosti prijedloga propisa s pravnom stečevinom
Europske unije**
 - **Usporedni prikaz podudaranja odredbi propisa Europske unije s
prijedlogom propisa**

PRILOG 4.:**OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

1.	OPĆE INFORMACIJE		
1.1.	Stručni nositelj:	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture	
1.2.	Naziv propisa:	Nacrt Prijedloga Zakona o naplati cestarine	
1.3.	Program rada Vlade Republike Hrvatske, akt strateškog planiranja ili reformska mjera:	Da/Ne: DA	Naziv akta: Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021. – 2026. Opis mjere: C1.4. Razvoj konkurentnog, energetski održivog i učinkovitog prometnog sustava C1.4. R1 Reforma cestovnog sektora C1.4. R1-I1 Elektronički sustav naplate cestarine
1.4.	Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije	Da/Ne: DA	Naziv pravne stečevine: Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni Direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila
2.	UTVRĐIVANJE PROBLEMA		
2.1.	Vlada Republike Hrvatske je u srpnju 2021. donijela Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021. – 2026., u kojem je u okviru komponente C1 „Gospodarstvo“, pod komponente C1.4. „Razvoj konkurentnog, energetski održivog i učinkovitog prometnog sustava“ za financiranje predviđen projekt C1.4.R1.I1 „Elektronički sustav naplate cestarine“. Navedeni novi elektronički sustav naplate cestarine temelji se na odabranim tehnologijama (a ne na svim tehnologijama koje su Direktivom 2019/520 i Zakonom o cestama dozvoljene), za sva teretna vozila uvodi obvezu korištenja uređaja u vozilu za plaćanje cestarine, a što će omogućiti slobodan prometni tok, bez zaustavljanja vozila zbog naplate cestarine. Zbog slobodnog prometnog toka nužno je urediti pitanje nadzora plaćanja cestarine. Sada je područje naplate cestarine uređeno Zakonom o cestama, koji uz navedeno područje uređuje pravni status javnih cesta i nerazvrstanih cesta, način korištenja javnih cesta i nerazvrstanih cesta, razvrstavanje javnih cesta, planiranje građenja i održavanja javnih cesta, upravljanje javnim cestama, mjere za zaštitu javnih i nerazvrstanih cesta i prometa na njima, koncesije, financiranje i nadzor javnih cesta. Po uzoru na države EU u okruženju (Slovenija, Austrija), zbog značajnih promjena u naplati cestarine koje je sada potrebno urediti, nužno je uspostaviti novi zakonski okvir koji uređuje prava i obveze upravitelja autocesta te prava i obveze korisnika autocesta i urediti pitanja koja do sada nisu uređena trenutno važećim propisima. Zakonom o naplati cestarine uspostavlja se jedinstveni sustav elektroničke naplate cestarine na cjelokupnoj mreži autocesta u Republici Hrvatskoj.		
2.2.	Izvor podataka:		
	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.		

3.	UTVRĐIVANJE POSEBNOG CILJA
3.1.	Opis posebnog cilja
	Novim Zakonom o naplati cestarine postići će se usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s Direktivom 2022/362 i stvoriti pravni okvir za uvođenje novog elektroničkog sustava naplate cestarine u Republici Hrvatskoj. Predloženim Zakonom po prvi puta se u Republici Hrvatskoj uspostavlja cjeloviti normativni okvir za naplatu cestarine i implementaciju jedinstvenog elektroničkog sustava naplate cestarine, u slobodnom prometnom toku, na svim autocestama u Republici Hrvatskoj.
3.2.	Opis svrhe propisa
	Promjena koja se postiže je novi elektronički sustav naplate cestarine na svim autocestama u Republici Hrvatskoj, temeljen na slobodnom prometnom toku, s mikrovalnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz i tehnologijom automatskog prepoznavanja registarskih pločica. Sva teretna vozila imat će obvezu korištenja uređaja u vozilu za plaćanje cestarine. Laka vozila do 3,5 t nosivosti imat će mogućnost odabrati između korištenja uređaja u vozilu za elektroničku naplatu cestarine i prijave u sustav naplate cestarine za automatske prepoznavanje registarskih pločica. Plaćanje cestarine u gotovini na naplatnim kućicama neće više biti moguće, međutim svaki korisnik odabrat će način plaćanja i prijave u novi elektronički sustav naplate cestarine, uključujući i gotovinsku uplatu u prodajnim uredima Hrvatskih autocesta d.o.o. i koncesionara, kao i na drugim prodajnim mjestima, primjerice benzinskim postajama. Predloženim Zakonom uređuje se naplata cestarine kao skup aktivnosti za ispunjavanje obveze plaćanja cestarine i nadzor nad plaćanjem iste, što uključuje sljedeća temeljna pitanja: • uvođenje i ukidanje naplate cestarine • obveznici plaćanja cestarine • cestarina kao naknada za korištenje autoceste na temelju duljine korištene naplatne dionice • postupak određivanja autocesta i cestovnih objekata za korištenje kojih se može uvesti naplata cestarine • naplatne skupine u koje se vozila razvrstavaju za potrebe naplate cestarine • obveza uspostave novog sustava elektroničke naplate cestarine na svim autocestama u Republici Hrvatskoj i propisivanje obvezne tehnologije • sustav elektroničke naplate cestarine u Republici Hrvatskoj • pretpostavke stjecanja prava na upotrebu autoceste • naplata za bespravnu upotrebu autoceste • pružanje usluge europske elektroničke naplate cestarine • interoperabilnost naplate cestarine u slobodnom prometnom toku • obrada podataka i razmjena informacija o neplaćanju cestarine • odredbe o cestarini za vozila posebnih skupina korisnika • nadzor naplate cestarine • inspekcijski nadzor naplate cestarine • prekršajna odgovornost za kršenje propisanih obveza.

3.3.	Razmotrena druga moguća normativna i nenormativna rješenja	
	Kao drugo moguće normativno rješenje bile su izmjene i dopune Zakona o cestama. Međutim, Zakon o cestama je temeljni propis koji uređuje pravni položaj javnih i nerazvrstanih cesta, građenje, održavanje i upravljanje istima kao i zaštitu cesta, tako da je ocijenjeno da specifično područje naplate cestarine treba urediti posebnim propisom. Na isti je način naplata cestarine uređena u EU državama iz okruženja. Kao moguće nenormativno rješenje bilo bi prepustiti područje naplate cestarine internom uređenju svakog upravitelja autoceste (Hrvatskih autocesta d.o.o. i koncesionara), što ne bi osiguralo uspostavu jedinstvenog sustava niti bi dalo punu pravnu zaštitu prihoda od naplate cestarine.	
3.4.	Izvor podataka:	
	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.	
4.	UTVRĐIVANJE UČINAKA I ADRESATA	
4.1.	Posebni cilj: Novim Zakonom o naplati cestarine postići će se usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s Direktivom 2022/362 i stvoriti pravni okvir za uvođenje novog elektroničkog sustava naplate cestarine u Republici Hrvatskoj. Predloženim Zakonom po prvi puta se u Republici Hrvatskoj uspostavlja cjeloviti normativni okvir za naplatu cestarine i implementaciju jedinstvenog elektroničkog sustava naplate cestarine, u slobodnom prometnom toku, na svim autocestama u Republici Hrvatskoj.	
4.1.1.	Učinci na gospodarstvo:	Adresati:
	- pozitivni utjecaj očituje se kroz povećanje protočnosti prometa, smanjenje vremena vožnje te potrošnje goriva i smanjenja gužvi - pozitivan učinak zbog uspostave elektroničke naplate cestarine na autocesti A2 u koncesiji	- svi gospodarski subjekti - korisnici autoceste (prijevozna poduzeća, putnički i teretni prijevoz), - svi korisnici autoceste - dnevni migranti i turisti
4.1.2.	Učinci na održivi razvoj:	Adresati:
	Uspostava novog elektroničkog sustava naplate cestarine u slobodnom prometnom toku, bez zaustavljanja, imat će: - pozitivan utjecaj na zaštitu okoliša zbog smanjenja emisije štetnih plinova iz vozila - pozitivan utjecaj na sigurnost prometa	- stanovnici naselja u neposrednoj blizini postojećih naplatnih postaja - sigurniji promet za sve korisnike autocesta
4.1.3.	Učinci na socijalnu skrb:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na socijalnu skrb.	Nisu utvrđeni adresati.
4.1.4.	Učinci na zaštitu ljudskih prava:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na zaštitu ljudskih prava.	Nisu utvrđeni adresati.

4.1.5.	Učinci na druga područja:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na druga područja.	Nisu utvrđeni adresati.
5.	ANALIZA UTVRĐENIH UČINAKA I ADRESATA	
5.1.	Analiza učinaka i adresata u području gospodarstva:	
	- Uklanjanje rampi i prelazak na automatizirani sustav naplate omogućit će povećanje protočnosti prometa, smanjenje gužvi te skraćanje vremena vožnje na autocestama čime će se smanjiti i potrošnja goriva, što izravno doprinosi nižim troškovima prijevoza i logistike kao i povećanju gospodarske učinkovitosti, posebno u sektorima transporta i distribucije. Također, očekivano je smanjenje broja nesreća i incidentnih situacija uslijed nezaustavljanja vozila na naplatnim postajama. - Očekuje se da utjecaj na tržište rada bude minimalan. Veći broj zaposlenika koji trenutačno rade na poslovima naplate cestarine bit će preraspoređen na druga radna mjesta koja se otvaraju uspostavom novog sustava i pratećih operativnih funkcija. Nadalje, predviđa se i neznatan broj novih zapošljavanja u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture te kod upravitelja cesta u svrhu provedbe nadzora.	
5.2.	Analiza učinaka i adresata u području održivog razvoja:	
	- Ne zaustavljanje vozila na naplatnim postajama ima pozitivan učinak na zaštitu okoliša što bi se manifestiralo smanjenjem emisija štetnih plinova, osobito CO₂, te smanjenjem razine buke uz prometnice, čime sustav doprinosi ciljevima održivog razvoja i povećanju energetske učinkovitosti cestovnog prometa.	
5.3.	Analiza učinaka i adresata u području socijalne skrbi:	
	Nisu utvrđeni niti učinci niti adresati u području socijalne skrbi.	
5.4.	Analiza učinaka i adresata u području zaštite ljudskih prava:	
	Nisu utvrđeni niti učinci niti adresati u području zaštite ljudskih prava.	
5.5.	Analiza učinaka i adresata u drugim područjima:	
	Nisu utvrđeni niti učinci niti adresati u drugim područjima.	
5.6.	Izvor podataka:	
	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.	
6.	SAVJETOVANJE I KONZULTACIJE	
6.1.	Savjetovanje: Savjetovanje je provedeno putem središnjeg državnog internetskog portala za savjetovanje s javnošću (e-Savjetovanja) u razdoblju od 15. rujna 2025. godine do 15. listopada 2025. godine.	
6.2.	Konzultacije: Obrazac iskaza dorađen je i ažuriran sukladno mišljenju Uredu za zakonodavstvo Vlade Republike Hrvatske, te je ponovno upućen na mišljenje dana 04. studenoga 2025. godine.	

7.	ZAKLJUČAK	
7.1.	Pozitivni učinci: Predloženim Zakonom o naplati cestarine po prvi puta se u Republici Hrvatskoj uspostavlja cjeloviti normativni okvir za naplatu cestarine. Donošenjem predloženog Zakona omogućit će se implementacija jedinstvenog elektroničkog sustava naplate cestarine, u slobodnom prometnom toku, na svim autocestama u Republici Hrvatskoj.	Negativni učinci: Ne očekuju se negativni učinci.
7.2.	Zaključak o učincima koji će proisteći iz provedbe: Predloženim Zakonom po prvi puta se u Republici Hrvatskoj uspostavlja cjeloviti normativni okvir za naplatu cestarine i implementaciju jedinstvenog elektroničkog sustava naplate cestarine, u slobodnom prometnom toku, na svim autocestama u Republici Hrvatskoj, te se očekuju pretežito pozitivni učinci provedbom ovog zakona.	
8.	PRILOZI	
8.1	Dokumenti u prilogu:	
	Nema priloga	
9.	OVJERA ČELNIKA STRUČNOG NOSITELJA	
	Potpis: potpredsjednik Vlade i ministar, Oleg Butković  Datum: 04. studenoga 2025. godine	

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Nacrt prijedloga Zakona o naplati cestarine
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	Izvješćivanje o provedenom javnom savjetovanju
Datum dokumenta	27. kolovoza 2025. godine
Verzija dokumenta	-
Vrsta dokumenta	Izvješće
Naziv nacrt zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga Zakona o naplati cestarine
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrt	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrt?	-
Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način?	Da
Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje?	Savjetovanje je objavljeno 09. srpnja 2025. godine na središnjem državnom portalu za savjetovanja sa zainteresiranom javnošću e-Savjetovanja: https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=30908
Ako nije, zašto?	Savjetovanje je zatvoreno 08. kolovoza 2025. godine.

Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Sonja Juričić Cvitan; Franko Miočić; Marija Puović; Miro Opačak; Borko Ribić; Mladen Viljevac; Toni Ćosić; Duje Piasevoli; Edi Jelenković; Dinko Dešković; Autocesta Zagreb-Macelj društvo s ograničenom odgovornošću za upravljanje i održavanje autocesta; Matija Prša; Alen Smriko; Mislav Brnetić; Zoran Babić; Igor Barlek; Odvjetničko društvo Kallay & partneri, društvo s ograničenom odgovornošću; Ivan Omelić; Ivan Bender; Anđelo Paleka; Avia društvo s ograničenom odgovornošću za trgovinu i poslovne usluge; Avia cars d.o.o. za trgovinu automobilima; Avia obrt za iznajmljivanje vozila, vl. Marin Jurjević, Zadar, Put Tikulina 2; Marin Jurjević; Ivan Trbušić; Nova gratia d.o.o. za turizam i usluge, turistička agencija; Rino Pavlov; Alen Jambrišak; Danijel Koprivanac; Slavko Češljčić; Anton Krivak; LPDD Business consulting j.d.o.o. za usluge; Ana Čubrić; Ivan Ažić; Sanjin Dokoza; Mia Šurina; Marineta Pavlović; Pravobranitelj za osobe s invaliditetom; Marija Horvat Šarić; Erik Balija; Filip Cetina; Marija Dugalić; Martin Milić;
ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI Primjedbe koje su prihvaćene Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje	Sve primjedbe su obrađene u obrascu „Izvešće o provedenom savjetovanju – Savjetovanje s javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o naplati cestarine“ koji je prilog ovom Obrascu.
Troškovi provedenog savjetovanja	Provedba savjetovanja nije iziskivala dodatne troškove.

Izvješće o provedenom savjetovanju - Savjetovanje s javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o naplati cestarine

Redni broj	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
1	SONJA JURIČIĆ CVITAN	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Predlaže se razmotriti plaćanje preko elektroničkog sustava kao jedinu opciju odnosno omogućiti alternativnu opciju. Postoje osobe koje nisu informatički pismene i elektronička naplate bi im predstavljala optećenje.	Nije prihvaćen	Zakon o naplati cestarine u članku 16. stavku 3. predviđa mogućnost uključanja u sustav naplate cestarine na više različitih naplatnih korisničkih mjesta pa tako, osim uključanja na jedinstvenom nacionalnom web prodajnom mjestu, putem mobilnih aplikacija i drugih digitalnih servisa, predviđa uključanje na autocesti na namjenskim stazama za brzo uključanje na svim ulazima na autocestu, u prodajnim uredima subjekata za naplatu cestarine te kod trećih osoba u RH ili inozemstvu s kojima će subjekti za naplatu cestarine sklapati ugovore o posredovanju (benzinske postaje, stanice za tehnički pregled i dr.), čime se i korisnicima slabije informatičke pismenosti omogućava jednostavno uključanje u sustav elektroničke naplate cestarine.
2	FRANKO MIOČIĆ	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Smatram nužnim da naplata cestarine bude u suglasnosti sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine br. 67/2008, 48/2010, 74/2011, 80/2013, 158/2013, 92/2014, 64/2015, 108/2017, 70/2019, 42/2020, 85/2022, 114/2022, 133/2023, 145/2024), na način da se presumira kako je vozač (osoba koja na cesti upravlja vozilom) odgovoran za sve prometne prekršaje. Ovdje posebno skrećem pozornost zakonodavcu na činjenicu kako se po autocestama vozi i veliki broj vozila koja se koriste po nekom drugom osnovu, odnosno kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila.	Nije prihvaćen	Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Npr. za uključanje teškog vozila u vlasništvo prijevoznikog društva odgovorna je pravna osoba kao vlasnik tog vozila, a ne vozač vozila (radnik te pravne osobe).

3	MARIJA PUOVIĆ	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Podržavam prijedlog gospodina Mira Opačka vezano uz automatsku verifikaciju prava osoba s invaliditetom na oslobađanje od plaćanja cestarine putem registarskih oznaka. To bi svakako olakšalo i ubrzalo prolazak, a bilo bi i daleko sigurnije jer osobe s invaliditetom ne bi morale koristiti mobitel u vožnji kako bi se registrirale za prolazak.	Nije prihvaćen	Prema Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, osoba s propisanim stupnjem invaliditeta ostvaruje povlasticu neplaćanja cestarine kada se nalazi u bilo kojem osobnom automobilu, stoga je uključivanje u sustav naplate povezano s Nacionalnom iskaznicom nužno provesti za svaku pojedinu upotrebu autoceste pod naplatom, isključivo na namjenskoj stazi (preko mobilne aplikacije ili preko web portala uključivanje neće biti moguće, pa se time otklanja primjedba o nužnosti korištenja mobitela tijekom vožnje autocestom). Izlaskom vozila s autoceste u sustavu će prestati povezanost registarske oznake vozila s Nacionalnom iskaznicom osobe s invaliditetom. Namjenske staze će se na autocestama pod naplatom cestarine nalaziti u zoni svakog ulaska na autocestu (lokacija postojećih naplatnih postaja) i bit će vidljivo označene. Napominjemo da osoba s invaliditetom i sada, radi ostvarivanja povlastice, za svaku pojedinu vožnju na izlazu s autoceste mora predložiti svoju Nacionalnu iskaznicu, dok će u novom sustavu pravo na povlasticu dokazivati na namjenskoj stazi na ulazu na autocestu.
4	MIRO OPAČAK	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Naslov prijedloga: Uvođenje digitalnog sustava za automatsku verifikaciju prava osoba s invaliditetom na oslobađanje od plaćanja cestarine putem registarskih oznaka i AKD šifre Opis i svrha prijedloga: Predlaže se razvoj digitalne aplikacije i sustava za automatsko prepoznavanje prava osoba s invaliditetom (OSI) na besplatnu vožnju autocestama, temeljem unosa ili prethodno registriranih podataka (AKD šifra, OIB i registarska oznaka vozila).	Nije prihvaćen	Prema Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, osoba s propisanim stupnjem invaliditeta ostvaruje povlasticu neplaćanja cestarine kada se nalazi u bilo kojem osobnom automobilu, stoga je uključivanje u sustav naplate povezano s Nacionalnom iskaznicom nužno provesti za svaku pojedinu upotrebu autoceste pod naplatom, kada se u vozilu nalazi osoba s invaliditetom. Uključivanje je zato predviđeno isključivo na namjenskoj stazi, a preko mobilne aplikacije ili preko web portala uključivanje neće biti moguće. Izlaskom vozila s autoceste u sustavu će prestati povezanost registarske oznake vozila s Nacionalnom iskaznicom osobe s invaliditetom. Namjenske staze će se na autocestama pod naplatom cestarine nalaziti u zoni svakog ulaska na autocestu.

Sustav bi omogućio da se prilikom dolaska na naplatnu postaju, korisnici ne moraju dodatno legitimirati ni predočavati fizičke iskaznice. Pravo bi se automatski prepoznavalo putem registarske oznake vozila povezane s bazom prava izdanih od strane AKD-a.

Ovakav model već postoji u praksi — primjer je aplikacija Jadrolinije za OSI korisnike, koja omogućuje digitalnu verifikaciju prava na besplatnu vožnju brodom. Slična rješenja bi se mogla primijeniti i na sustav naplate cestarina.

Prednosti prijedloga:

- Digitalizacija i pojednostavljenje procesa: Uklanja potrebu za ručnom provjerom prava na blagajnama i kontaktom s osobljem.
- Povećana učinkovitost i brzina prolaska kroz naplatne postaje
- Smanjenje mogućnosti zloupotrebe prava putem validacije kroz AKD i registarske baze.
- Usklađenost sa Zakonom o pristupačnosti i digitalnim standardima javnih usluga
- Jednostavna implementacija kroz povezivanje s postojećim državnim sustavima (AKD, MUP, e-Građani, HAC).

Tehnička izvedba (prijedlog):

1. Registracija korisnika putem aplikacije ili portala e-Građani
2. Unos OIB-a, AKD šifre i registarske oznake vozila
3. Povezivanje podataka s AKD bazom i registracijom prava
4. Automatsko prepoznavanje prava na naplatnim postajama putem ANPR kamera (automatsko prepoznavanje registarskih oznaka)

Zaključno:

S obzirom na postojeće digitalne kapacitete. ovakav

(lokacija postojećih naplatnih postaja) i bit će vidljivo označene.

Napominjemo da osoba s invaliditetom i sada, radi ostvarivanja povlastice, za svaku pojedinu vožnju na izlazu s autoceste mora predložiti svoju Nacionalnu iskaznicu, dok će u novom sustavu pravo na povlasticu dokazivati na namjenskoj stazi na ulazu na autocestu. Na kraju se ističe da je ovo zakonsko rješenje prethodno usuglašeno s Pravobraniteljicom za osobe s invaliditetom.

			sustav je moguće brzo implementirati uz minimalna ulaganja, a korist za korisnike – posebno OSI – bila bi značajna i konkretna. Predlažem da se ovaj prijedlog uvrsti kao prioritetna inicijativa unutar nadležnih tijela za cestovni promet i digitalnu transformaciju javnih usluga.		
5	BORKO RIBIĆ	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Smatramo nužnim da naplata cestarine bude u suglasnosti sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama na način da se presumira kako je vozač (osoba koja na cesti upravlja vozilom) odgovoran za sve prometne prekršaje. Ovdje posebno skrećemo pozornost zakonodavcu na činjenicu kako se po autocestama vozi i veliki broj vozila koja se koriste po nekom drugom osnovu, odnosno kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila. Tu prvenstveno mislimo na djelatnost kratkoročnog iznajmljivanja vozila, bilo domaćim fizičkim osobama bilo stranim državljanima/turistima i slično. Također postoji veliki broj dugoročnih najмова tvrtkama, gdje tvrtke uzimaju u najam određeni broj vozila na duži period, a onda interno većem broju svojih djelatnika daju na raspolaganje iznajmljeno vozilo. Zatim postoje i vozni parkovi tvrtki (od jednog do više stotina vozila) gdje također vozila ne voze vlasnici tvrtki nego djelatnici tih tvrtki. Zbog svih navedenih razloga smatramo kako je problematiku neplaćanja cestarine potrebno regulirati na način da vlasnik vozila može na razuman način i u razumnom roku, nadležnom tijelu dostaviti podatke o osobi koja je upravljala vozilom, a bez potrebe za uvođenjem suodgovornosti vlasnika vozila, korisnika leasinga, rent – a - car kompanija za naplatu cestarine. Kod slučajeva kada se vozilo daje u najam tvrtki, vlasnik vozila mora dati podatke o tvrtki koja je u najmu vozila, budući da vlasnik vozila nema saznanja o tome tko je iz te tvrtke vozio predmetno vozilo u prekršaju neplaćanja cestarine. Smatramo nužnim obavezu davanja tog podatka prenijeti na tvrtku koja je unajmila vozilo (na isti način kao što je procedura kod prometnih prekršaja koji se dostavljaju MUP-u). Nacrtom Zakona predviđena kontrola i naplata prijedne cestarine prije odlaska svakog korisnika najma	Nije prihvaćen	Vezano uz odgovornost vlasnika vozila i vozača za plaćanje cestarine, solidarna odgovornost obveznika plaćanja cestarine propisana je već sada, u važećem Zakonu o cestama. U članku 9. stavku 18. Zakona o cestama definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključenje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključjenja. Valjano uključenje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila

			vozila predstavlja veliko novo opterećenje za sve tvrtke koje se bave iznajmljivanjem vozila, odnosno dodatni operativni posao koji nije uvijek ni moguće provesti; Nacrt sadrži i prijedloge čitavog niza prekršajnih odredbi protiv tvrtki vlasnika vozila i odgovornih osoba u tim tvrtkama. Ovakvo predložena rješenja predstavljaju dodatnu penalizaciju vlasnika vozila zbog nečega što prouzrokuju isključivo sami vozači vozila, a da vlasnik nema nikakvog utjecaja na ponašanje vozača. Ne uzima se u obzir činjenica da je Republika Hrvatska turistička zemlja i da su 95% korisnika rent a car usluga stranci i od toga, prema nama dostupnim podacima možda i više od 40% stranci izvan EU zemalja. Nejasno nam je kako i zašto tvrtka koja uredno daje u najam vozilo može biti odgovorna za neplaćanje cestarine krajnjeg korisnika vozila.	imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključenja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključenje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
--	--	--	---	---

6	MLADEN VILJEVAC	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Poštovani, predviđeni način naplaćivanja cestarine je loš, skup za implementaciju, kompliciran i tehnički loše riješen. Predlažem uvođenje vinjeta jer je to puno jeftinije i manje komplicirano rješenje od ovoga koje je predloženo. Sve EU zemlje u našem okruženju npr. Slovenija, Austrija, Mađarska, Bugarska, Češka, Rumunjska i Slovačka koriste vinjetu pa bi se bilo pametno ugledati na njih, a ne izmišljati neke nove načine koje nitko ne koristi. Naš BDP dosta ovisi o turizmu, a ovaj predloženi način biti će prekompliciran i domaćim ljudima, a kamoli strancima. Osobno da sam turist koji dolazi u RH, izbjegavao bih Hrvatsku baš zbog tog kompliciranog plaćanja cestarine. Sukladno svemu navedenom predlažem uvođenje vinjete kao najbolje trenutno rješenje.	Primljeno na znanje	Prijedlog se prima na znanje, uz napomenu da se ne radi o uvođenju novog modela naplate cestarine. Zakon o naplati cestarine preuzima sada važeće i primijenjeno normativno rješenje Zakona o cestama o cestarini za korištenje autoceste ili pojedinog cestovnog objekata pod naplatom, koja se plaća u iznosu određenom na temelju duljine autoceste koju je vozilo koristilo i skupine u koju se razvrstava vozilo, a obveza plaćanja cestarine, kao i sada, propisuje se za sva vozila (laka i teška). Za teška vozila u Austriji i Sloveniji, koje se države navode u komentaru, cestarina se također naplaćuje po korištenim km, a ne prema vremenu korištenja, dok se vremenska naknada naplaćuje za laka vozila. Međutim, neke druge EU države kao Italija, Francuska, Norveška, Danska i Španjolska za laka vozila naplaćuju cestarinu po korištenom km. Posebno se ističe da se upravo zbog korisnika koji kao turisti povremeno dolaze u Hrvatsku sustav naplate cestarine razvija za laka vozila s tehnologijom automatskog prepoznavanja registarskih pločica, tako da korisnik neće trebati kupovati ENC uređaj, nego će se moći uključiti u sustav naplate cestarine prijavom podataka s registarskih pločica vozila i valjanim sredstvom plaćanja (debitna/kreditna/ naftna kartica ili pretplata određenog iznosa) i to na jedinstvenom nacionalnom web prodajnom mjestu, putem mobilnih aplikacija i drugih digitalnih servisa, na autocesti na namjenskim stazama za brzo uključenje na svim ulazima na autocestu, u prodajnim uredima subjekata za naplatu cestarine te kod trećih osoba u RH ili inozemstvu s kojima će subjekti za naplatu cestarine sklapati ugovore o posredovanju (benzinske postaje, stanice za tehnički pregled i dr.).
---	--------------------	--	--	---------------------	---

7	TONI ČOŠIĆ	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Postovani napisali ste i predvidili ovaj novi zakon vezano za OSI koji imamo besplatan autoput da :“ Da bi osoba s invaliditetom ostvarila besplatnu cestarinu, mora se prije svakog korištenja autoceste uključiti u ESNC putem namjenske staze i unijeti oznake vozila te broj Nacionalne iskaznice“. Pa jeste vi svjesni da nam zadajete da se uključujemo na mobitel i da tipkamo dok vozimo i ulazimo na autoput, ili mislite da se isključimo negdi iz prometa pa ukucamo podatke u mobitel pa onda nastavimo voziti? Mislim da to nije svrha ovog projekta ako se opet moramo zaustavljati. A i da ne zaboravim protuzakonito je koristiti mobitel za vrime voznje tako neznam kako ste to zamislili bez zaustavljanja.	Nije prihvaćen	Prema Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, osoba s propisanim stupnjem invaliditeta ostvaruje povlasticu neplaćanja cestarine kada se nalazi u bilo kojem osobnom automobilu, stoga je uključivanje u sustav naplate povezano s Nacionalnom iskaznicom nužno provesti za svaku pojedinu upotrebu autoceste pod naplatom, isključivo na namjenskoj stazi. Preko mobilne aplikacije ili preko web portala uključivanje neće biti moguće čime se u potpunosti otklanja prmjedba da se Zakonom upućuje na korištenje mobitela tijekom vožnje. Izlaskom vozila s autoceste u sustavu će prestati povezanost registarske oznake vozila s Nacionalnom iskaznicom osobe s invaliditetom. Namjenske staze će se na autocestama pod naplatom cestarine nalaziti u zoni svakog ulaska na autocestu (lokacija postojećih naplatnih postaja) i bit će vidljivo označene. Napominjemo da osoba s invaliditetom i sada, radi ostvarivanja povlastice, za svaku pojedinu vožnju na izlazu s autoceste mora predložiti svoju Nacionalnu iskaznicu, dok će u novom sustavu pravo na povlasticu dokazivati na namjenskoj stazi na ulazu na autocestu. Na kraju se ističe da je ovo zakonsko rješenje prethodno usuglašeno s Pravobraniteljicom za osobe s invaliditetom.
8	DUJE PIASEVOLI	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Katastrofalno loša ideja za novi sustav naplate. Anketa je obavljena 2019. godine na oko 600 ljudi (???) te se povodom njihove odluke donio plan za novi sustav naplate vrijedan 100 milijuna eura (sa PDV-om). Nikako mi to ne ide u glavu. Anketirani su izglasali: 1) većina želi slobodan protok bez zaustavljanja na NP 2) većina smatra da su ceste skuplje od drugih 3) većina smatra da bi više koristili autoput da je jeftiniji Naravno da vinjete zadovoljavaju sve što su anketirani odlučili. Odgovor da vozači žele naplatu po km, umjesto po vremenu	Primljeno na znanje	Komentar o anketi se prima na znanje, uz napomenu da se ne odnosi na Nacrt prijedloga Zakona o naplati cestarine o kojem se provodi savjetovanje s javnošću. U odnosu na komentar o vinjetama, ukazuje se da na hrvatskim autocestama laka vozila vozila sudjeluju s 85% u broju vozila, a u prihodu sa 70%, pa se naplatom korištenja autoceste za laka vozila na bazi vremena ne bi ostvarila sredstva nužna za građenje i održavanje autocesta. Interes građana i gospodarstva je da se mreža autocesta izgradi na dijelovima gdje je još nema, da se postojeća mreža autocesta adekvatno održava i također razvija (novi

		odnosno vinjete, je ISFORSIRAN!! Opcija je bila ili „vinjete, ali bi se sa njima plaćala i državna ceste“ ili ovo sada. Naravno da su ljudi zaokružili drugu opciju. Zašto nije bila opcija „vinjete, ali samo za autoput“ ?? Zato jer znate da bi svi to zaokružili... Namještena isforsirana anketa na nemjerljivo malen uzorak vozača. Održavanja cesta već plaćamo kroz svaku litru goriva, kroz tehničke preglede „kao naknadu za ceste“, porez na porez na porez nam želite staviti. Uvesti vinjete, kao što svi žele, je najbolja opcija za sve vozače. Kao protuargument na vinjete nudite obrazloženje da je „nepošteno da netko plati 50km i 500km isti iznos“ što je odvratno loš argument. Apsolutno nitko ne razmišlja na ovaj način, baš nitko. Vinjeta koristi i onima koji voze od jedne do sljedeće naplatne postaje i onima koji voze preko cijele države. Nebi se itko osjećao zakinuto zato jer je platio godišnju vinjetu, a vozi svaki dan autoputa 10km. Bilo je previše smrti na cesti gdje pijan/umoran/lud vozač izgura nekoga sa ceste ili se frontalno sudari u nekoga radi pretjecanja/bjesnoće/ jer je umoran povukao volan i skrenuo u suprotnu traku. Da je autoput jeftin više bi se koristio. Sigurniji je od „stare“ ceste jer svi idemo u istom smjeru, a od suprotne trake nas dijeli metalna ograda umjesto malo boje na cesti. Jeftin autoput je bolji i za sigurnost ljudi u promet i za turizam jer radije će svatko potrošiti te novce u mjestu gdje je stigao nego na autoput. Bolje poticati ljude da troše novac i podupiru lokalne zajednice i kulturu gdje su već došli, nego da novac potroše na put za doći do tamo. Vinjete su jedini pravi izbor za interes građana, turizma i sigurnosti na cesti.	čvorovi), osobiti na dionicama na kojima je promet narastao na granicu projektiranog kapaciteta (pa treba dograditi dodatnu voznu traku), a sredstva za financiranje osiguravaju se naplatom cestarine. U odnosu na komentar da se građenje i održavanje autocesta već plaća kroz gorivo, tehničke preglede, naknade za ceste i razne poreze, ukazuje se da je cestarina pretežiti izvor financiranja autocesta. Hrvatske autoceste d.o.o. su građenje i održavanje autocesta u 2024. godini financirale iz cestarine sa 429,5 mln EUR a iz državnog proračuna s osnova trošarine na gorivo sa 56,0 mln EUR, dok ostali porezi i naknade nisu namijenjeni financiranju autocesta.
--	--	--	--

9	EDI JELENKOVIĆ	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Kao dugogodišnji korisnik ENC-a i autocesta u ostalim EU zemljama novi model naplate cestarine je jako loš i nije u interesu Hrvatskih građana kao i svih ostalih vozila u tranzitu. Sustav vinjeta kao što ima Slovenija ili Austrija je puno bolji. Sa vinjetama se stimuliraju građani i vozila u tranzitu da koriste više autoceste što podiže ukupnu sigurnost na ostalim cestama a istovremeno prihod od cestarina se povećava zbog većeg broja korisnika. Zbog naplate po kilometru autoceste su nam van turističke sezone prazne i neiskorištene pogotovo prema jugu i drastično se povećava opasnost na lokalnim cestama zbog povećanog prometa. Vi ste ovim zakonom stavili nedokazano može bitnu već zaradu ispred sigurnosti i života Hrvatskih građana. Isto ste ignorirali volju Hrvatskih građana gdje sva istraživanja javnog mijenja potvrđuju da Hrvatski građani žele vinjetu kao sistem naplate autocestarina. Vinjete su sa stajališta sigurnosti, zarade i interesa Hrvatski građana puno bolja opcija.	Primljeno na znanje	Komentar se prima na znanje, uz napomenu da se ne radi o uvođenju novog modela naplate cestarine. Zakon o naplati cestarine preuzima sada važeće i primijenjeno normativno rješenje Zakona o cestama o cestarini za korištenje autoceste ili pojedinog cestovnog objekata pod naplatom, koja se plaća u iznosu određenom na temelju duljine autoceste koju je vozilo koristilo i skupine u koju se razvrstava vozilo, a obveza plaćanja cestarine, kao i sada, propisuje se za sva vozila (laka i teška). Za teška vozila u Austriji i Sloveniji, koje se države navode u komentaru, cestarina se također naplaćuje po korištenim km, a ne prema vremenu korištenja, dok se vremenska naknada naplaćuje za laka vozila. Međutim, neke druge EU države kao Italija, Francuska, Norveška, Danska i Španjolska za laka vozila naplaćuju cestarinu po korištenom km. U odnosu na komentar o vinjetama, ukazuje se na specifičnost prometa na hrvatskim autocestama u kojem u prometu laka vozila sudjeluju s 85%, a u prihodu sa 70%, pa se naplatom korištenja autoceste za laka vozila na bazi vremena ne bi ostvarila sredstva nužna za građenje i održavanje autocesta.
10	DINKO DEŠKOVIĆ	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Nepravедno i legalizirana pljačka državnog proračuna i poreznih obveznika	Primljeno na znanje	Komentar primljen na znanje, nije jasno na koje se odredbe propisa o kojem se provodi savjetovanje s javnošću komentar odnosi.
11	DINKO DEŠKOVIĆ	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE	Predložena zamjena klasične vinjete s naplatom cestarine po prijednim kilometrima, uz simboličnu zamjenu vinjete s čudnovatim kljunašem, predstavlja prikriveno pogodovanje koncesionarima na direktnu štetu državnog proračuna i poreznih obveznika. Umjesto jednostavne i transparentne godišnje vinjete, uvodi se sustav koji će korisnicima naplaćivati svaku dionicu autoceste, bez obzira na učestalost korištenja, što će dodatno opteretiti građane. Usporedimo li s državama u okruženju: Slovenija: godišnja vinjeta za	Primljeno na znanje	Komentar se prima na znanje, uz napomenu da Zakon o naplati cestarine preuzima sada važeće i primijenjeno normativno rješenje Zakona o cestama o cestarini za korištenje autoceste ili pojedinog cestovnog objekata pod naplatom, koja se plaća u iznosu određenom na temelju duljine autoceste koju je vozilo koristilo i skupine u koju se razvrstava vozilo, a obveza plaćanja cestarine, kao i sada, propisuje se za sva vozila (laka i teška). Usporedba s državama u okruženju navedena u komentaru odnosi se samo na laka vozila. Međutim, za teška

		osobna vozila iznosi 117,50 € Austrija: godišnja vinjeta iznosi 103,80 € Mađarska: godišnja vinjeta iznosi oko 147 € U svim tim državama vozači mogu slobodno ulaziti i izlaziti s autocesta, voziti sigurno i predvidivo tijekom cijele godine. U Hrvatskoj, međutim, novi model naplate po kilometru znači da vozač koji pogriješi izlaz može voziti i 50 km dodatno, što direktno povećava trošak. Time se autoceste pretvaraju u luksuznu infrastrukturu za bogate i tranzitne prijevoznike, dok se sirotinja preusmjerava na sporedne ceste (da i profesionalni vozače vlasnici potiču na smanjenje troškova). Posljedice ovog modela: Povećana nesigurnost na lokalnim cestama zbog gužvi i teretnog prometa. Brže trošenje lokalne infrastrukture, koju će država morati stalno popravljati jer budimo iskreni kamioni su pretovareni i slabo se poštuju ograničenja nosivosti. Fingiranje lokalnih dostava od strane prijevoznika kako bi izbjegli autoceste, što dodatno opterećuje lokalne prometnice. Rizik za živote građana koji će iz financijskih razloga birati nesigurnije rute. I ne zaboravimo – izgradnju autocesta već desetljećima financiraju svi porezni obveznici kroz razne naknade, trošarine i poreze. Unatoč tome, politika te iste autoceste daje koncesionarima u besćenje, omogućujući im da ostvaruju ekstraprofite na infrastrukturi koju nisu sami financirali. Ovaj model naplate po kilometru nije ništa drugo nego legalizirana pljačka u korist koncesionara i politike u svojstvu zakonodavca, dok građani plaćaju dvostruko – prvo kroz poreze, a zatim kroz skupu i nepravednu naplatu korištenja autocesta. Konkretni primjer: Tri povratna putovanja Zagreb–Split koštaju 158,40 €, što je više od cijene godišnje vinjete u Sloveniji (117,50 €) koja omogućuje neograničeno korištenje autocesta tijekom cijele godine. Kako vas nije sram?	vozila u Austriji i Sloveniji također se naplaćuje cestarina po korištenim km, a ne prema vremenu korištenja. Za širu sliku prakse naplate korištenja infrastrukture u EU, ističe se kako države kao Italija, Francuska, Norveška, Danska i Španjolska i za laka vozila naplaćuju cestarinu po korištenom km. U Hrvatskoj se cestarina naplaćuje isključivo na autocestama, s time da pojedine dionice kao zagrebačka i riječka obilaznica nisu pod naplatom. Sve zemlje koje imaju vinjete za laka vozila, uz vremensko korištenje autocesta naplaćuju i korištenje dijela mreže ostalih cesta, a uz to se korištenje objekata (mostovi i tuneli) naplaćuju dodatno. U Hrvatskoj je korištenje brzih državnih cesta visoke razine uslужnosti i sigurnosti besplatno, tako da korisnik od polazišta do odredišta može izabrati koju će cestu koristiti. Izgradnjom i puštanjem u promet prvih dionica autocesta otpočela je i naplata cestarine po kilometru, a prihodom od cestarine financirani su troškovi održavanja autocesta, troškovi financiranja (troškovi kredita i kamata) te dijelom i troškovi izgradnje novih autocesta. Kako se povećavala mreža autocesta pod naplatom, cestarina preuzima sve značajniji udio u financiranju građenja i održavanja autocesta, a smanjuje se udio iz trošarina na energente, dok ostali porezi, trošarine i druge naknade navedene u komentaru nisu ni sada a niti u ranijem razdoblju bili korišteni za financiranje održavanja i izgradnje autocesta.
--	--	---	--

12	AUTOCESTA ZAGREB- MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Pojmovi, Članak 3.	Položaj i uloga pružatelja usluge naplate cestarine nije jasno definirana, npr. u kojim slučajevima bi se subjekt za naplatu cestarine (čl. 3. st. 43.) mogao naći u ulozi pružatelja usluge naplate cestarine (čl. 3. st. 41.).	Primljeno na znanje	Iz definicije subjekta za naplatu cestarine jasno proizlazi da je to pravna osoba koja upravlja autocestom i naplaćuje cestarinu, a iz definicije pružatelja usluge naplate cestarine da je to pravna osoba koja pruža uslugu naplate cestarine. Isto normativno rješenje, sukladno Direktivi 2019/520., već sada propisuje Zakon o cestama od siječnja 2022. godine, a koje se preuzima Zakonom o naplati cestarine.
----	--	-----------------------	---	---------------------	--

13	DINKO DEŠKOVIĆ	Uvođenje i ukidanje naplate cestarine, Članak 5.	(1) Za upotrebu autoceste i/ili objekta pod naplatom na ili izvan transeuropske cestovne mreže određene zakonom koji uređuje cestovnu infrastrukturu, naplaćuje se vinjeta. (2) Cestarina se naplaćuje za sva vozila kojima se upotrebljava autocesta i/ili objekt pod naplatom, ako ovim Zakonom nije drugačije određeno. (3) Uvođenje i ukidanje naplate cestarine ne smije dovesti do diskriminacije međunarodnog prometa javnim cestama niti prijevoznicima u cestovnom prometu poremetiti slobodu tržišnog natjecanja. (4) Za upotrebu iste dionice autoceste nije dozvoljeno istodobno uvođenje naplate cestarine prema odredbama ovoga Zakona i korisničke naknade prema odredbama zakona koji uređuje cestovnu infrastrukturu. (5) Za upotrebu objekta pod naplatom, koji se nalazi na dionici državne ceste za koju je uvedena naplata korisničke naknade prema zakonu koji uređuje cestovnu infrastrukturu, može se uvesti naplata cestarine pod uvjetom da se time ne dovodi do diskriminacije međunarodnog cestovnog prometa niti narušavanja tržišnog natjecanja među prijevoznicima. (6) Uvođenje i ukidanje naplate cestarine za upotrebu autoceste i/ili objekta pod naplatom odlukom uređuje Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Vlada). (7) Za autocestu i/ili objekt pod naplatom, za koje je uvedena naplata cestarine odlukom iz stavka 6. ovoga članka, vrste vremenskih vinjeta i njihovo trajanje te način njihovog označavanja prometnom signalizacijom koja obavještava o obvezama u vezi plaćanja cestarine pravilnikom propisuje ministar nadležan za cestovnu infrastrukturu (u daljnjem tekstu: Ministar).	Nije prihvaćen	Zakon o naplati cestarine preuzima sada važeće i primijenjeno normativno rješenje Zakona o cestama o cestarini za korištenje autoceste ili pojedinog cestovnog objekata pod naplatom, koja se plaća u iznosu određenom na temelju duljine autoceste koju je vozilo koristilo i skupine u koju se razvrstava vozilo, a obveza plaćanja cestarine, kao i sada, propisuje se za sva vozila (laka i teška). Za teška vozila u Austriji i Sloveniji, koje se države navode u komentaru, cestarina se također naplaćuje po korištenim km, a ne prema vremenu korištenja, dok se vremenska naknada naplaćuje za laka vozila. Međutim, neke druge EU države kao Italija, Francuska, Norveška, Danska i Španjolska za laka vozila naplaćuju cestarinu po korištenom km. Posebno se ističe da se upravo zbog korisnika koji kao turisti povremeno dolaze u Hrvatsku sustav naplate cestarine razvija za laka vozila s tehnologijom automatskog prepoznavanja registarskih pločica, tako da korisnik neće trebati kupovati ENC uređaj, nego će se moći uključiti u sustav naplate cestarine prijavom podataka s registarskih pločica vozila i valjanim sredstvom plaćanja (debitna/kreditna/ naftna kartica ili pretplata određenog iznosa) i to na jedinstvenom nacionalnom web prodajnom mjestu, putem mobilnih aplikacija i drugih digitalnih servisa, na autocesti na namjenskim stazama za brzo uključenje na svim ulazima na autocestu, u prodajnim uredima subjekata za naplatu cestarine te kod trećih osoba u RH ili inozemstvu s kojima će subjekti za naplatu cestarine sklapati ugovore o posredovanju (benzinske postaje, stanice za tehnički pregled i dr.).
14	DINKO DEŠKOVIĆ	Cestarina, Članak 7.	(1) Cestarina se plaća u iznosu određenom na temelju vrste vremenskih vinjeta i na temelju naplatne skupine vozila, a može obuhvaćati jednu ili više sljedećih pristojbi i naknada:	Nije prihvaćen	Zakon o naplati cestarine preuzima sada važeće i primijenjeno normativno rješenje Zakona o cestama o cestarini za korištenje autoceste ili pojedinog

- infrastrukturnu pristojbu
- naknadu zbog zagušenja
- pristojbu za vanjske troškove.

(2) Dio troškova onečišćenja zraka zbog prometa nadoknađuje se naplatom posebne naknade za okoliš za vozila na motorni pogon, sukladno propisima o zaštiti okoliša i energetske učinkovitosti, te nije uključen u pristojbu za vanjske troškove iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Cestarina se naplaćuje za sva vozila, laka i teška, koja upotrebljavaju autocestu ili objekt pod naplatom.

(4) Vozila se za potrebe naplate cestarine raspoređuju u naplatne skupine sukladno broju osovine i/ili dimenziji i/ili maksimalno dopuštenoj ukupnoj težini vozila u opterećenom stanju i/ili drugim parametrima klasifikacije vozila koji odražavaju oštećivanje ceste, uz uvjet da se parametri za klasifikaciju vozila temelje na karakteristikama vozila koji su vidljivi ili su naznačeni u prometnoj dozvoli vozila odnosno dokumentima izdanim od strane proizvođača vozila ukoliko prometna dozvola ne sadrži tehničke osobine vozila, a subjekti za naplatu cestarine imaju pravo zatražiti na uvid prometnu dozvolu vozila odnosno dokument izdan od strane proizvođača vozila ukoliko prometna dozvola ne sadrži tehničke osobine vozila.

(5) Cestarinom se ne smije diskriminirati korisnike prema državljanstvu korisnika, državi poslovnog nastana, državi registracije vozila, a niti s obzirom na polazište odnosno odredište.

(6) Postupak utvrđivanja visine cestarine, pripadnost naplaćenih sredstava te namjena korištenja istih propisani su zakonom koji uređuje cestovnu infrastrukturu.

(7) Ukupan iznos cestarine, iznos infrastrukturne pristojbe, iznos pristojbe za vanjske troškove i iznos naknade zbog zagušenja, ako se primjenjuju, moraju biti naznačeni na računu koji se izdaje korisniku.

(8) Ministarstvo najmanje šest mjeseci prije uvođenja novih ili bitno izmijenjenih vinieta.

cestovnog objekata pod naplatom, koja se plaća u iznosu određenom na temelju duljine autoceste koju je vozilo koristilo i skupine u koju se razvrstava vozilo, a obveza plaćanja cestarine, kao i sada, propisuje se za sva vozila (laka i teška). Za teška vozila u Austriji i Sloveniji, koje se države navode u komentaru, cestarina se također naplaćuje po korištenim km, a ne prema vremenu korištenja, dok se vremenska naknada naplaćuje za laka vozila. Međutim, neke druge EU države kao Italija, Francuska, Norveška, Danska i Španjolska za laka vozila naplaćuju cestarinu po korištenom km. Posebno se ističe da se upravo zbog korisnika koji kao turisti povremeno dolaze u Hrvatsku sustav naplate cestarine razvija za laka vozila s tehnologijom automatskog prepoznavanja registarskih pločica, tako da korisnik neće trebati kupovati ENC uređaj, nego će se moći uključiti u sustav naplate cestarine prijavom podataka s registarskih pločica vozila i valjanim sredstvom plaćanja (debitna/kreditna/ naftna kartica ili pretplata određenog iznosa) i to na jedinstvenom nacionalnom web prodajnom mjestu, putem mobilnih aplikacija i drugih digitalnih servisa, na autocesti na namjenskim stazama za brzo uključanje na svim ulazima na autocestu, u prodajnim uredima subjekata za naplatu cestarine te kod trećih osoba u RH ili inozemstvu s kojima će subjekti za naplatu cestarine sklapati ugovore o posredovanju (benzinske postaje, stanice za tehnički pregled i dr.).

		određenih na temelju infrastrukturnih pristojbi, pristojbi za vanjske troškove i/ili naknadi zbog zagušenja, o tome obavještava Europsku komisiju i provodi postupak za dobivanje mišljenja Europske komisije. (9) Subjekti za naplatu cestarine obvezni su do 25. ožujka tekuće godine za prethodnu godinu na mrežnim stranicama javno objavljivati podatke o naplaćenim vinjetama. (10) Ministar pravilnikom propisuje: - naplatne skupine u koje se raspoređuju vozila u svrhu naplate cestarine - metodologije utvrđivanja i izračuna cestarine i koncesijske cestarine, svih troškova koji ulaze u infrastrukturne troškove, troškove financiranja, infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove koja se odnosi na troškove zaštite od buke i/ili onečišćenja zraka zbog prometa i /ili emisija CO2 zbog prometa, visinu pristojbe za vanjske troškove po pojedinoj autocesti odnosno dionici autoceste, naknade zbog zagušenja, utvrđivanje najviše razine infrastrukturnih pristojbi, uvjete za umanj enje infrastrukturnih pristojbi za vozila koja ispunjavaju najviše ekološke standarde u pogledu emisijskih razreda i emisije CO2 kao i umanj enja infrastrukturnih pristojbi u svrhu učinkovitog korištenja autoceste i podizanja razine sigurnosti na autocesti, metodologiju izračunavanja prosječne naplaćene cestarine koja je razmjerna troškovima izgradnje, održavanja, upravljanja i razvoja mreže autocesta, a iskazana je kao ukupan prihod od vinjeta u određenom vremenskom razdoblju podijeljen s brojem prevaljenih kilometara svih vozila koja su platila cestarinu na određenoj mreži autocesta, - podatke koje Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji radi usklađivanja infrastrukturnih pristojbi i pristojbi za vanjske troškove i - strukturu podataka koji se javno objavljuju temeljem stavka 9. ovoga članka.	
--	--	--	--

15	MATIJA PRŠA	Infrastrukturni troškovi, Članak 8.	"Troškovi rekonstrukcije su troškovi radova poboljšanja autoceste, dionice autoceste ili objekta pod naplatom, kojima se osigurava unaprijeđenje svojstava te građevine." Da li je u planu neki pravilnik o održavanju autocesta s obzirom da je sadašnje stanje desnih traka autocesta a4, a3 i djelomicno a1 u rasulu?	Primljeno na znanje	Na snazi je Pravilnik o održavanju cesta ("Narodne novine", broj 90/14. i 3/21.), koji sadrži odredbe o redovitom održavanju autocesta i propisuje Standard redovitog održavanja autocesta.
16	AUTOCESTA ZAGREB-MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Infrastrukturna pristojba, Članak 9.	Infrastrukturna pristojba izuzeta je iz režima koncesijskih cestarina već slijedom isključenja primjene čl. 7. st. 1. Konačnog prijedloga Zakona o naplati cestarine na ugovore o koncesiji sklopljene prije dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji (čl. 59. st. 1. Konačnog prijedloga Zakona). Dosljednosti radi, jednako kao čl. 7. st. 1., čl. 10. i 11. Konačnog prijedloga Zakona, od primjene na koncesijske cestarine (sve do eventualne bitne izmjene ugovora o koncesiji) valjalo bi isključiti i cijeli čl. 9.	Nije prihvaćen	Zakon o naplati cestarine primjenjuje se i na koncesijske cestarine, uz izuzetak koncesijskih cestarina iz ugovora o koncesiji sklopljenih prije 24.3.2022. odnosno prije 10.6.2008. godine.
17	ALEN SMRIKO	Naknada zbog zagušenja, Članak 11.	U stavku 2. prije točke predlaže dodati sljedeći tekst: "bez odgode, a najdulje u roku od godine dana" (ili neki drugi prikladan rok). U protivnom, subjekti za naplatu cestarine neće nikad riješiti problem, iako će prikupljati naknadu, a Vlada će eventualno izvješće Ministarstva samo spremati u ladicu. Ovakva nova naknada mora imati učinke, a ovaj Zakon bi trebao bolje ograničiti ovlasti Vlade u tom pogledu kako bi se doista ta naknada upotrijebila za rješavanje problema zagušenja. Nadalje ovakva naknada bi mogla imati kontra efekt, u smislu da bi tjerala korisnike sa autoceste na lokalne/državne ceste što je opasnije za ljude koji žive u sredinama kroz koje te lokalne/državne ceste prolaze.	Primljeno na znanje	Naknadu zbog zagušenja ovlaštena je uvesti svojom odlukom Vlada Republike Hrvatske, a ne pojedini poduzetnik koji upravlja autocestom, čime se osigurava prethodna procjena učinka odluke na sigurnost, okoliš i samo zagušenje dionice autoceste na kojoj se uvodi ali i cestovne mreže u okruženju. Svi učinci uvođenja naknade ne mogu se utvrditi odmah, „bez odgode“, a rok od tri godine za praćenje i izvještavanje te preispitivanje odluke je na razini EU određen kao primjeren. Problem zagušenja u nekim situacijama trebat će riješiti povećanjem kapaciteta dionice autoceste (npr. dogradnja nove prometne trake), što nije moguće provesti unutar jedne godine.

18	ALEN SMRIKO	Snižene cestarine i popusti, Članak 12.	Predlaže se izmjena u stavku 1.: umjesto "za osobne automobile" treba pisati "vozilima koja nisu teška vozila", ili "lakim vozilima". Time bi se pojasnilo da popust ne bi bio ograničen samo osobnim automobilima, već i motociklima (iako sukladno članku 3., motocikli i jesu osobni automobili). Predlaže smislenu izmjenu stavka 1. kako bi se bolje definiralo da pravo na popust imaju korisnici, a ne vozila. Predlaže se dodavanje novog stavka: "Popusti ne smiju biti uvjetovani odabirom modela uključenja u ESNC". Cilj ovog prijedloga je da pojedini korisnici mogu birati model ENC-a, odnosno model APRP-a kako bi mogli ostvariti pravo na isti popust, te na primjeru odabira modela APRP-a, kako bi mogli izbjeći troškove kupnje ENC-a, te imali pravo na isti popust. Nadalje, ENC uređaj se može prenijeti iz jednog vozila u drugi, dok po APRP modelu, ostvarivanje prava na popust zbog učestalosti je teže ostvariti ukoliko kućanstvo ili pravno društvo koristi više vozila. Predlaže se dodavanje stavka kako bi se definiralo da, odabirom modela APRP-a, korisnici članova kućanstva, te korisnici u istoj pravnoj osobi ostvaruju pravo na popust bez dodatnih troškova u odnosu na jednog korisnika.	Nije prihvaćen	Odredbom stavka 1.članka 12. preuzima se odredba Direktive (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni Direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila (SL L 69 od 4. ožujka 2022.), članka 7.h stavka 2.a, o mogućnosti odobravanja popusta isključivo za osobne automobile. Vezano za predloženu dopunu članka 12. koja se odnosi na popuste, radi se o komercijalnom pitanju koje se ne uređuje Zakonom, nego ga određuju subjekti za naplatu cestarine svojim Općim uvjetima poslovanja.
----	-------------	--	--	----------------	---

19	SONJA JURIČIĆ CVITAN	Pravo na upotrebu autoceste, Članak 16.	Predlaže se dopuniti članak 16. Zakona tako da se doda novi stavak 15. koji glasi: "(15) Prijava podataka i uključenje u ESNC osigurava se na pristupačan način osobama s invaliditetom, u skladu s pravilnikom iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona." U pravilniku se predlaže detaljnije razraditi zahtjeve za pristupačnost. Naime, za uključenje u ESNC potrebno je u ESNC prijaviti sljedeće: - po APRP modelu podatke s registarskih pločica vozila i valjano sredstvo plaćanja ili - po ENC modelu podatke s registarskih pločica vozila, serijski broj ili crtični kod ENC uređaja i valjano sredstvo plaćanja. Za razliku od toga, osoba s invaliditetom prije svake upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom provedi uključenje u ESNC unosom oznaka s registarske pločice osobnog automobila i važeće isprave temeljem koje ostvaruje pravo na oslobođanje cestarine izdane prema zakonu koji uređuje povlastice u prometu (u daljnjem u tekstu: Nacionalna iskaznica), koja u tom slučaju zamjenjuje valjano sredstvo plaćanja. Ako će to biti jedini način naplate onda mora biti pristupačan osobama s invaliditetom. Nije relevantno može li ili ne može osoba s invaliditetom voziti auto zbog svog invaliditeta (npr. slijepa osoba) jer nedvojveno može koristiti olakšicu kao suvozač te mora moći samostalno obaviti unos svoje iskaznice u sustav. Možda joj neće uvijek biti ugodni davati svoje dokumente vozaču imajući u vidu i propise o zaštiti osobnih podataka.	Nije prihvaćen	Prema Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, osoba s propisanim stupnjem invaliditeta ostvaruje povlasticu neplaćanja cestarine kada se nalazi u bilo kojem osobnom automobilu, stoga je uključivanje u sustav naplate povezano s Nacionalnom iskaznicom nužno provesti za svaku pojedinu upotrebu autoceste pod naplatom, isključivo na namjenskoj stazi (preko mobilne aplikacije ili preko web portala uključivanje neće biti moguće), a izlaskom vozila s autoceste u sustavu će prestati povezanost registarske oznake vozila s Nacionalnom iskaznicom osobe s invaliditetom. Namjenske staze će se na autocestama pod naplatom cestarine nalaziti u zoni svakog ulaska na autocestu (lokacija postojećih naplatnih postaja) i bit će vidljivo označene. Nacionalna iskaznica je jedini dokument kojim se može dokazati pravo na neplaćanje cestarine, a na iskaznici se nalaze isključivo nužni osobni podaci propisani Zakonom o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu.
20	MISLAV BRNETIĆ	Pravo na upotrebu autoceste, Članak 16.	U stavku 11. predlažem izmjenu omaškom pogrešno napisane riječi "eških" u riječ "teških"	Prihvaćen	Prihvaćen.

21	MISLAV BRNETIĆ	Promjena prijave i odjava iz ESNC-a, Članak 17.	Predlažem izmjenu stavka 1. podstavka 2. na način da sada glasi: “-promjenu ENC uređaja na naplatnim korisničkim mjestima iz članka 16. stavka 3. podstavaka 1., 2., 4. i 5. ovoga Zakona” Naime, mišljenja sam kako bi bilo od velike važnosti korisnicima ENC uređaja omogućiti zamjenu ENC uređaja podnošenjem zahtjeva digitalnim putem, bez potrebe fizičkog dolaska na prodajno mjesto, imajući u vidu kako je moguće osigurati dostavu novog ENC uređaja na adresu, uz istovremenu provjeru identiteta ukoliko je to potrebno provesti.	Nije prihvaćen	Odredba se odnosi na prijavu podataka o ENC uređaju, a ne na zamjenu odnosno kupnju novog uređaja. Iližričaj odredbe članka 17. stavka 1. podstavka 2. bit će dopunjen kako ne bi bilo dvojbe da se odredba odnosi na promjenu podatka o broju ENC uređaja povezanog s registarskom oznakom vozila, a što se može provesti i digitalno. Napominje se da će i kupnja ENC uređaja biti moguća digitalno preko web portala, s time da će kupljeni ENC uređaj biti dostavljen na adresu kupca.
22	ZORAN BABIĆ	Obveze korisnika vozila s ENC uređajem, Članak 19.	Nije jasno kako korisnik ENC uređaja može samostalno provjeriti ispravnost ENC uređaja?! Predlažem brisanje ove odredbe.	Nije prihvaćen	Predmetno je pitanje tehničke funkcionalnosti sustava, u sustavu se mora osigurati da korisnik ENC uređaja može provjeriti ispravnost ENC uređaja, što će se urediti pravilnikom iz članka 13. stavka 3.
23	MISLAV BRNETIĆ	Obveze korisnika vozila s ENC uređajem, Članak 19.	Predlažem izmjenu dijela teksta “Korisnik, koji koristi vozilo opremljeno ENC uređajem subjekata za naplatu cestarine ili ENC uređajem Pružatelja usluge EENC-a, je dužan:” u “Korisnik, koji koristi vozilo opremljeno ENC uređajem subjekata za naplatu cestarine ili ENC uređajem Pružatelja usluge EENC-a, dužan je:”, tj. zamjenu poretka riječi “je” i “dužan” kako bi tekst bio usklađen s normama hrvatskog standardnog jezika.	Prihvaćen	Prihvaćen.

24	IGOR BARLEK	Obveze korisnika vozila s ENC uređajem, Članak 19.	S obzirom na odredbe članka 19. predloženog Zakona molimo vas hoće li i na koji način biti omogućeni slijedeći scenariji naplate: SCENARIJ 1: Fizička osoba ima jedan ENC uređaj i dva osobna vozila te isti ENC uređaj koristi za oba svoja privatna osobna vozila. Prema predloženim odredbama članka 19. Zakona, ukoliko će biti dozvoljeno povezati s ENC uređajem isključivo samo jednu registarsku oznaku vozila, tada više neće biti moguće koristiti jedan ENC uređaj u više vozila. Hoće li se omogućiti korištenje istog ENC uređaja u više vozila povezivanjem ENC uređaja s više registarskih oznaka, odnosno, hoće li se moći povezati s istim ENC uređajem više registarskih oznaka? SCENARIJ 2: Hoće li se ista registarska oznaka vozila moći prijaviti na dva ili više ENC uređaja istovremeno? SCENARIJ 3: Poslodavac dodijeli dedicerano službeno vozilo svom zaposleniku. Pri tom zaposlenik može slobodno koristiti službeno vozilo 24 sata dnevno u privatne i poslovne svrhe. No, troškove cestarina za privatne svrhe poslodavac ne pokriva. Zaposlenik mora imati vlastiti ENC i njime plaćati cestarinu kada koristi dedicerano službeno vozilo u privatne svrhe. Hoće li zaposlenik moći na svoj privatni ENC pridjeliti i registarsku oznaku službenog vozila poslodavca? Hoće li zaposlenik moći na svoj privatni ENC, na kojem već ima pridjeljenu registarsku oznaku svog privatnog vozila, pridjeliti i registarsku oznaku službenog vozila poslodavca? Na koji način će se novim sustavom naplate omogućiti ovaj scenarij s obzirom da je današnjim sustavom naplate u cijelosti izvediv? Pri tom moramo voditi brigu da poslodavac, koji dodijeli svom zaposleniku dedicerano vozilo koje uključuje i privatnu uporabu, ne smije imati uvid u podatke o privatnim vožnjama, konkretno, relacije i vremena kretanja zaposlenika u privatne svrhe, s obzirom na propise u području zaštite osobnih podataka.	Primljeno na znanje	Pitanje korištenja istog ENC uređaja za više lakih vozila uredit će svaki subjekt za naplatu cestarine svojim Općim uvjetima poslovanja. Pitanja iz scenarija 2. i 3. odnose se na tehničku funkcionalnost sustava koja će biti uređena pravilnikom iz članka 13. stavka 3.
----	-------------	--	--	---------------------	---

25	ODVJETNIČKO DRUŠTVO KALLAY & PARTNERI, DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU	Posebne obveze korisnika ENC uređaja subjekata za naplatu cestarine, Članak 20.	Predlažemo stavak 3. regulirati na način da glasi: "Za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom vozilom za koje je provedeno uključenje u ESNC po ENC modelu, a ENC uređaj zbog neispravnosti ili drugih razloga nije prepoznat tijekom upotrebe, cestarina će biti naplaćena terećenjem valjanog sredstva plaćanja prijavljenog uz ENC uređaj i/ili valjanog sredstva plaćanja prijavljenog uz registarske pločice vozila." Razlog: Korisnik A koji ima valjano sredstvo plaćanja po ALPR modelu može u svom vozilu imati ENC uređaj Korisnika B. U tom slučaju, ovakva formulacija minimizira rizik od nemogućnosti naplate ako na ENC uređaju nema dovoljno sredstava.	Prihvaćen	Prihvaćen.
----	---	---	--	-----------	------------

26	IVAN OMELIĆ	Upotreba autoceste bez uključenja u ESNC, Članak 22.	Smatramo nužnim da naplata cestarine bude usklađena sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, prema kojem se odgovornost za prekršaje na cesti pripisuje vozaču. Posebno ističemo situacije kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila – primjerice kod rent-a-car usluga, dugoročnih najмова tvrtkama ili voznog parka kojim upravljaju djelatnici. Zbog toga je važno omogućiti vlasniku vozila da u razumnom roku dostavi podatke o vozaču nadležnim tijelima, bez uvođenja automatske suodgovornosti vlasnika, leasing korisnika ili rent-a-car kompanija. U slučajevima kad je vozilo iznajmljeno tvrtki, vlasnik može dostaviti podatke o toj tvrtki, a daljnju identifikaciju vozača trebala bi preuzeti sama tvrtka – po uzoru na praksu prijave prekršaja prema MUP-u. Nacrt Zakona koji predviđa kontrolu i naplatu cestarine prije svakog povrata vozila predstavlja značajan operativni teret za iznajmljivače, često i teško provediv. Osim toga, predložene prekršajne odredbe koje terete vlasnike i odgovorne osobe u tvrtkama za radnje samih vozača nepravedno penaliziraju poslodavce bez ikakvog utjecaja na ponašanje korisnika vozila. Hrvatska je turistička zemlja u kojoj 95% korisnika rent-a-car usluga čine stranci, od kojih je velik broj izvan EU-a. Stoga je nejasno i neprihvatljivo da odgovornost za neplaćenu cestarinu snosi tvrtka koja je zakonito iznajmila vozilo.	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama, u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključenja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
27	IVAN BENDER	Upotreba autoceste bez	Smatramo nužnim da naplata	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama

uključenja u ESNC,
Članak 22.

cestarine bude usklađena sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, prema kojem se odgovornost za prekršaje na cesti pripisuje vozaču. Posebno ističemo situacije kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila – primjerice kod rent-a-car usluga, dugoročnih najмова tvrtkama ili voznog parka kojim upravljaju djelatnici.

Zbog toga je važno omogućiti vlasniku vozila da u razumnom roku dostavi podatke o vozaču nadležnim tijelima, bez uvođenja automatske suodgovornosti vlasnika, leasing korisnika ili rent-a-car kompanija. U slučajevima kad je vozilo iznajmljeno tvrtki, vlasnik može dostaviti podatke o toj tvrtki, a daljnju identifikaciju vozača trebala bi preuzeti sama tvrtka – po uzoru na praksu prijave prekršaja prema MUP-u.

Nacrt Zakona koji predviđa kontrolu i naplatu cestarine prije svakog povrata vozila predstavlja značajan operativni teret za iznajmljivače, često i teško provediv. Osim toga, predložene prekršajne odredbe koje terete vlasnike i odgovorne osobe u tvrtkama za radnje samih vozača nepravedno penaliziraju poslodavce bez ikakvog utjecaja na ponašanje korisnika vozila.

Hrvatska je turistička zemlja u kojoj 95% korisnika rent-a-car usluga čine stranci, od kojih je velik broj izvan EU-a. Stoga je nejasno i neprihvatljivo da odgovornost za neplaćenu cestarinu snosi tvrtka koja je zakonito iznajmila vozilo.

u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu.

U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila.

Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača.

Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste noiedinin

					vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent-a-car tvrtku, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
28	ANĐELO PALEKA	Upotreba autoceste bez uključanja u ESNC, Članak 22.	Smatramo nužnim da sustav naplate cestarine bude usklađen sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, prema kojem se odgovornost za prekršaje na cestama pripisuje vozaču. Posebno ističemo situacije u kojima vozač nije ujedno i vlasnik vozila – primjerice kod rent-a-car usluga, dugoročnih najмова poslovnim subjektima ili voznog parka kojim upravljaju zaposlenici. Iz tog razloga važno je osigurati mogućnost da vlasnik vozila u razumnom roku dostavi podatke o vozaču nadležnim tijelima, bez automatskog uvođenja suodgovornosti vlasnika, korisnika leasinga ili rent-a-car kompanija. U slučajevima kada je vozilo iznajmljeno pravnoj osobi, vlasnik može dostaviti podatke o toj tvrtki, a daljnju identifikaciju vozača trebala bi provesti sama tvrtka – sukladno postojećoj praksi prijave prometnih prekršaja prema Ministarstvu unutarnjih poslova. Nacrt Zakona koji predviđa obvezu kontrole i naplate cestarine prije svakog povrata vozila predstavlja značajan operativni teret za iznajmljivače, a u praksi je često teško provediv. Osim toga, predložene prekršajne odredbe koje terete vlasnike i odgovorne osobe u pravnim subjektima za radnje koje su počinili vozači, nepravedno penaliziraju poslodavce koji nemaju stvarni utjecaj na ponašanje krajnjih korisnika vozila.	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15.

			Hrvatska je turistička zemlja u kojoj čak 95 % korisnika rent-a-car usluga čine strani državljani, od kojih je znatan broj izvan Europske unije. U tom je kontekstu nejasno i neprihvatljivo da odgovornost za neplaćenu cestarinu snosi tvrtka koja je zakonito iznajmila vozilo, a nije imala uvid ni kontrolu nad ponašanjem vozača u prometu.		nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
29	AVIA DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU ZA TRGOVINU I POSLOVNE USLUGE	Upotreba autoceste bez uključanja u ESNC, Članak 22.	Napлата cestarine mora biti u skladu sa Zakonom o sigurnosti prometa, prema kojem je za prekršaje odgovoran vozač, a ne vlasnik vozila. To je posebno važno kod rent-a-car usluga, leasinga i najmovi tvrtkama. Vlasnicima treba omogućiti da dostave podatke o vozaču bez automatske suodgovornosti. Tvrtke koje unajmljuju vozila trebale bi same identificirati vozača, kao što je već praksa s MUP-om. Predloženi zakon iznajmljivačima nameće teško provedive obveze i nepravedne kazne, iako nemaju utjecaj na ponašanje vozača. Odgovornost	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od

za prekršaje mora biti jasno razgraničena.

obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila.

Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacрта prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača.

Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila.

Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju orisilnu naplatu. pri čemu za

					neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
30	AVIA CARS D.O.O. ZA TRGOVINU AUTOMOBILIMA	Upotreba autoceste bez uključenja u ESNC, Članak 22.	Smatramo da naplata cestarine mora biti usklađena sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, prema kojem odgovornost za prekršaje snosi vozač, a ne vlasnik vozila. To je posebno važno u slučajevima kada vozač nije ujedno i vlasnik – primjerice kod rent-a-car usluga, leasinga ili poslovnih najмова. Vlasniku vozila treba omogućiti da u razumnom roku dostavi podatke o vozaču nadležnim tijelima, bez automatske suodgovornosti. Ako je vozilo iznajmljeno tvrtki, ona bi trebala biti odgovorna za daljnju identifikaciju vozača, po uzoru na praksu prijave prekršaja MUP-u. Nacrt Zakona koji predviđa obvezu naplate cestarine prije povrata vozila nameće velik operativni teret i teško je provediv. Predložene kazne za vlasnike i odgovorne osobe nepravedno kažnjavaju one koji nemaju utjecaj na ponašanje vozača. Hrvatska je turistička zemlja, a većinu korisnika rent-a-car usluga čine strani državljani. Zakonito iznajmljivačima ne smije biti nametnuta odgovornost za tuđe prekršaje.	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj

					oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
31	AVIA, OBRT ZA IZNAJMLJIVANJE VOZILA, VL. MARIN JURJEVIĆ, ZADAR, PUT TIKULINA 2	Upotreba autoceste bez uključanja u ESNC, Članak 22.	Smatramo nužnim da sustav naplate cestarine bude usklađen sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, prema kojem se odgovornost za prekršaje na cestama pripisuje vozaču. Posebno ističemo situacije u kojima vozač nije ujedno i vlasnik vozila – primjerice kod rent-a-car usluga, dugoročnih najмова poslovnim subjektima ili voznog parka kojim upravljaju zaposlenici. Iz tog razloga važno je osigurati mogućnost da vlasnik vozila u razumnom roku dostavi podatke o vozaču nadležnim tijelima, bez automatskog uvođenja suodgovornosti vlasnika, korisnika leasinga ili rent-a-car kompanija. U slučajevima kada je vozilo iznajmljeno pravnoj osobi, vlasnik može dostaviti podatke o toj tvrtki, a daljnju identifikaciju vozača trebala bi provesti sama tvrtka – sukladno postojećoj praksi prijave prometnih prekršaja prema Ministarstvu unutarnjih poslova. Nacr Zakona koji predviđa obvezu kontrole i naplate cestarine prije svakog povrata vozila predstavlja značajan operativni teret za iznajmljivače, a u praksi je često teško provediv. Osim toga, predložene prekršajne odredbe koje terete vlasnike i odgovorne osobe u pravnim subjektima za radnje	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se

			koje su počinili vozači, nepravedno penaliziraju poslodavce koji nemaju stvarni utjecaj na ponašanje krajnjih korisnika vozila. Hrvatska je turistička zemlja u kojoj čak 95 % korisnika rent-a-car usluga čine strani državljani, od kojih je znatan broj izvan Europske unije. U tom je kontekstu nejasno i neprihvatljivo da odgovornost za neplaćenu cestarinu snosi tvrtka koja je zakonito iznajmila vozilo, a nije imala uvid ni kontrolu nad ponašanjem vozača u prometu.		ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacрта prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključenja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
32	MARIN JURJEVIĆ	Upotreba autoceste bez uključenja u ESNC, Članak 22.	Smatramo nužnim da naplata cestarine bude usklađena sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, prema kojem se odgovornost za prekršaje na cesti pripisuje vozaču. Posebno ističemo situacije kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila – primjerice kod rent-a-car usluga, dugoročnih najмова tvrtkama ili voznog parka kojim upravljaju djelatnici. Zbog toga je važno omogućiti vlasniku vozila da u razumnom	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku

roku dostavi podatke o vozaču nadležnim tijelima, bez uvođenja automatske suodgovornosti vlasnika, leasing korisnika ili rent-a-car kompanija. U slučajevima kad je vozilo iznajmljeno tvrtki, vlasnik može dostaviti podatke o toj tvrtki, a daljnju identifikaciju vozača trebala bi preuzeti sama tvrtka – po uzoru na praksu prijave prekršaja prema MUP-u.

Nacrt Zakona koji predviđa kontrolu i naplatu cestarine prije svakog povrata vozila predstavlja značajan operativni teret za iznajmljivače, često i teško provediv. Osim toga, predložene prekršajne odredbe koje terete vlasnike i odgovorne osobe u tvrtkama za radnje samih vozača nepravedno penaliziraju poslodavce bez ikakvog utjecaja na ponašanje korisnika vozila.

Hrvatska je turistička zemlja u kojoj 95% korisnika rent-a-car usluga čine stranci, od kojih je velik broj izvan EU-a. Stoga je nejasno i neprihvatljivo da odgovornost za neplaćenu cestarinu snosi tvrtka koja je zakonito iznajmila vozilo.

propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine, u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu nužnost za svoje korisnike.

					a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
33	IVAN TRBUŠIĆ	Upotreba autoceste bez uključenja u ESNC, Članak 22.	U ime ABmobilrent d.o.o. nositelj Carwiz franšize za Hrvatsku Članak 22. stavak 11. (11) Za naknadu cestarine i zakonski penal iz stavka 1. ovoga članka solidarno s vozačem odgovaraju: - vlasnik vozila, osim u slučaju iz članka 6. stavka 3. ovoga Zakona - osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora - korisnik ENC uređaja. Prijedlog: - Smatramo nužnim da naplata cestarine bude u suglasnosti sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama na način da se presumira kako je vozač (osoba koja na cesti upravlja vozilom) odgovoran za sve prometne prekršaje. Ovdje posebno skrećemo pozornost zakonodavcu na činjenicu kako se po autocestama vozi i veliki broj vozila koja se koriste po nekom drugom osnovu, odnosno kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila. Tu prvenstveno mislimo na djelatnost kratkoročnog iznajmljivanja vozila, bilo domaćim fizičkim osobama bilo stranim državljanima/turistima i slično. Također postoji veliki broj dugoročnih najмова tvrtkama, gdje tvrtke uzimaju u najam određeni broj vozila na duži period, a onda interno većem broju svojih djelatnika daju na raspolaganje iznajmljeno vozilo. Zatim postoje i vozni parkovi tvrtki (od jednog do više stotina vozila) gdje također vozila ne voze vlasnici tvrtki nego djelatnici tih tvrtki. - Zbog svih navedenih razloga smatramo kako je problematiku neplaćanja cestarine potrebno regulirati na način da vlasnik vozila može na razuman način i u razumnom roku, nadležnom tijelu dostaviti podatke o osobi koja je upravljala vozilom, a bez potrebe za uvođenjem suodgovornosti vlasnika vozila, korisnika leasinga, rent – a - car kompanija za naplatu cestarine. Kod slučajeva kada se vozilo	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključenje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključenja. Valjano uključenje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje:(i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključenja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka

			daje u najam tvrtki, vlasnik vozila mora dati podatke o tvrtki koja je u najmu vozila, budući da vlasnik vozila nema saznanja o tome tko je iz te tvrtke vozio predmetno vozilo u prekršaju neplaćanja cestarine. Smatramo nužnim obavezu davanja tog podatka prenijeti na tvrtku koja je unajmila vozilo (na isti način kao što je procedura kod prometnih prekršaja koji se dostavljaju MUP-u). Nacrtom Zakona predviđena kontrola i naplata prijedene cestarine prije odlaska svakog korisnika najma vozila predstavlja veliko novo opterećenje za sve tvrtke koje se bave iznajmljivanjem vozila, odnosno dodatni operativni posao koji nije uvijek ni moguće provesti; Nacrt sadrži i prijedloge čitavog niza prekršajnih odredbi protiv tvrtki vlasnika vozila i odgovornih osoba u tim tvrtkama. Ovakvo predložena rješenja predstavljaju dodatnu penalizaciju vlasnika vozila zbog nečega što prouzrokuju isključivo sami vozači vozila, a da vlasnik nema nikakvog utjecaja na ponašanje vozača. Ne uzima se u obzir činjenica da je Republika Hrvatska turistička zemlja i da su 95% korisnika rent a car usluga stranci i od toga, prema nama dostupnim podacima možda i više od 40% stranci izvan EU zemalja. Nejasno nam je kako i zašto tvrtka koja uredno daje u najam vozilo može biti odgovorna za neplaćanje cestarine krajnjeg korisnika vozila.		o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključenje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
34	NOVA GRATIA D.O.O. ZA TURIZAM I USLUGE, TURISTIČKA AGENCIJA	Upotreba autoceste bez uključanja u ESNC, Članak 22.	Društvo NOVA GRATIA d.o.o., koje obavlja djelatnost kratkoročnog i dugoročnog najma vozila na području Republike Hrvatske, a dio je međunarodne grupacije Sicily by Car sa sjedištem u Italiji i poslovanjem u više europskih država, ovim putem iznosi primjedbu na predloženi članak 22. stavak 11. Nacrta Zakona, kao i prijedlog izmjene koji smatramo nužnim radi pravne održivosti i gospodarske provedivosti zakonskog rješenja. Smatramo nužnim da sustav naplate cestarine i pripadajućih sankcija na način da u osnovi prepoznaje stvarnog korisnika od vlasnika i tako pretpostavlja odgovornost vozača, odnosno osobe koja u trenutku korištenja vozila upravlja istim, a ne vlasnika vozila da postaje garant za treću osobu ukoliko	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije

nije upravljao vozilom niti imao stvarni nadzor nad njegovim korištenjem.

Također smatramo da je zakonodavac prilikom izrade Nacrta zakona propustio uzeti u obzir specifične okolnosti da se autocestama u Republici Hrvatskoj koristi velik broj vozila koja su predmet ugovornog korištenja od strane trećih osoba kada vozač nije vlasnik vozila. Ova se situacija najčešće pojavljuje u sljedećim slučajevima:

- Kratkoročni najam vozila domaćim i stranim fizičkim osobama (rent-a-car usluge),

- Dugoročni najmovi vozila pravnim osobama, koje potom interno daju vozila na raspolaganje većem broju zaposlenika,

- Vozni parkovi trgovačkih društava u kojima vozila koriste djelatnici, a ne vlasnici vozila.

U svim tim slučajevima, vlasnik vozila, pravna osoba, nema saznanja o stvarnom vozaču koji upravlja vozilom u trenutku eventualnog neplaćanja cestarine, niti može imati zakonski instrument da spriječi ili sankcionira takvo ponašanje.

Zbog navedenih razloga, smatramo kako je rješenje predloženo u Nacrtu – prema kojem bi vlasnik vozila, korisnik leasinga ili pružatelj usluge najma odgovarao solidarno s vozačem – pravno neprihvatljivo i operativno neprovedivo.

Umjesto toga, predlažemo da se zakonom omogućí da vlasnik vozila može, u razumnom roku i na razuman način, dostaviti podatke o osobi koja je upravljala vozilom u trenutku korištenja autoceste, čime bi se izbjegla njegova odgovornost, osim u slučajevima kada to odbije ili ne može učiniti. Ovakvo rješenje već je prisutno u zakonskoj praksi Republike Hrvatske, primjerice u sustavu postupanja MUP-a kod prekršaja u prometu.

U slučajevima kada je vozilo dano u najam pravnoj osobi, vlasnik vozila može dostaviti podatke o toj tvrtki kao najmoprimcu, dok bi obveza identifikacije konkretnog vozača bila prenesena na tu pravnu

početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila.

Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača.

Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav:

APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila.

Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.

osobu, kao krajnjeg korisnika vozila – što je logičan i pravičan princip.

Smatramo također krajnje problematičnim prijedlog da rent a car tvrtke budu obvezne kontrolirati i naplaćivati prijedenu cestarinu prije svakog povrata vozila, budući da je takav operativni model tehnički teško izvediv, posebno tijekom turističke sezone kada se dnevno odvija velik broj rotacija vozila.

Dodatno, nacrt predviđa i prekršajne kazne protiv tvrtki koje su vlasnici vozila te protiv odgovornih osoba u tim tvrtkama, čime se vlasnici vozila penaliziraju za ponašanje nad kojim nisu imali niti pravni niti faktični nadzor.

Ne uzima se u obzir činjenica da je Hrvatska snažno orijentirana prema turizmu, da više od 95% korisnika rent-a-car usluga čine strani državljani, te da je, prema našim podacima, više od 40% tih korisnika izvan EU-a. U takvom kontekstu, tvrtka koja uredno i zakonito daje vozilo u najam ne može niti smije biti odgovorna za neplaćanje cestarine od strane krajnjeg korisnika nad kojim nema nikakav nadzor.

Prijedlog:

Teret odgovornosti koji se ovim prijedlogom prebacuje na vlasnika vozila nema utemeljenje u pravnoj odgovornosti, već stvara rizik za poslovanje, pravnu nesigurnost i potencijalno negativan učinak na reputaciju i konkurentnost turističke ponude Republike Hrvatske stoga predlažemo da se članak 22. stavak 11. formulira na sljedeći način:

(11) Za naknadu cestarine i zakonski penal iz stavka 1. ovoga članka odgovoran je vozač, odnosno osoba koja je u trenutku korištenja autoceste upravljala vozilom.

(11a) Vlasnik vozila, korisnik leasinga ili pravna osoba koja vozilo daje na korištenje trećoj osobi, dužna je, na zahtjev nadležnog tijela, u roku od osam (8) dana od dana primitka zahtjeva, dostaviti podatke o osobi koja je u trenutku korištenja autoceste upravljala vozilom.

			(11b) U slučaju kada je vozilo bilo dano u najam pravnoj osobi, vlasnik vozila ispunjava obvezu iz stavka 11a. ovoga članka dostavom podataka o toj pravnoj osobi kao korisniku vozila, a ta pravna osoba dužna je, na zahtjev nadležnog tijela, u roku od osam (8) dana, dostaviti podatke o stvarnoj osobi koja je upravljala vozilom. (11c) Ako osoba iz stavka 11a. ili 11b. ovoga članka ne dostavi podatke o vozaču u propisanom roku, smatrat će se solidarno odgovornom za naplatu cestarine i zakonski penal iz stavka 1. ovoga članka. Ovakva formulacija osigurava: - Jasnu podjelu odgovornosti između vlasnika vozila i stvarnog korisnika, - Zakonski mehanizam za utvrđivanje identiteta vozača (kao što se već koristi npr. u Zakonu o sigurnosti prometa), - Pravnu predvidivost i jednakost u postupanju prema fizičkim i pravnim osobama, - Izbjegavanje automatske solidarne odgovornosti onih koji nisu stvarni počinitelji prekršaja. Ovo rješenje omogućuje nadležnim tijelima naplatu od osobe koja je počinila eventualni prijestup, bez neopravdanog penaliziranja vlasnika vozila koji surađuje i postupa u skladu sa zakonom. Na kraju, uvjereni smo da ovakvo rješenje osigurava pravnu sigurnost, odgovornosti i jednakost u primjeni propisa, a istovremeno omogućuje učinkovitu naplatu cestarine od stvarnog korisnika usluge.		
35	RINO PAVLOV	Upotreba autoceste bez uključjenja u ESNC, Članak 22.	Koristim ovu priliku da, u ime društva NOVA GRATIA d.o.o., iznesem komentar na predloženi tekst članka 22. stavka 11., s ciljem da zakonodavac pravovremeno prepozna problem, procijeni posljedice i ispravi predloženo zakonsko rješenje koje, ako se usvoji u sadašnjem obliku, može izazvati značajne operativne, pravne i tržišne poremećaje. Ovdje nastupam kao odgovorna osoba u društvu NOVA GRATIA d.o.o., koje je dio internacionalne grupacije Sicily	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja

by Car, s poslovanjem u više država članica EU – zemalja koje su slične situacije pravno regulirale na primjeren i funkcionalan način, bez ugrožavanja poslovanja, tržišne stabilnosti ili pravednosti zakonske primjene. Temeljna primjedba odnosi se na prijedlog da se za plaćanje cestarine i zakonskih penala solidarno uz vozača terete i vlasnik vozila, korisnik leasinga te korisnik ENC uređaja. Ovakvo je ovakvo normativno rješenje je površno razumljivo u situacijama kada je vlasnik ujedno i vozač, primjerice kod fizičkih osoba, ali ono postaje pravno upitno, operativno neprovedivo i poslovno neodrživo ni prihvatljivo u slučajevima kada se radi o vlasnicima vozila koji su pravne osobe u a ujedno profesionalno obavljaju djelatnost iznajmljivanja vozila U Republici Hrvatskoj značajan dio vozila u prometu, osobito na autocestama, koristi se temeljem različitih ugovornih modela; kratkoročnog najma, dugoročnog leasinga, operativnog najma pravnim osobama, korištenja službenih vozila unutar voznih parkova itd. U svim tim slučajevima vozač nije istovremeno i vlasnik vozila, a vlasnik kao pravna osoba NEMA izravnu kontrolu nad time tko konkretno upravlja vozilom u određenom trenutku.

Posebno ističem specifičnost djelatnosti kratkoročnog najma vozila (rent a car), koja godišnje broji stotine tisuća najmovi, pretežno prema stranim državljanima. Prema javno dostupnim podacima više od 95% korisnika rent a car usluga su stranci, a više od 40% dolazi izvan Europske Unije. U takvom kontekstu potpuno je neopravdano, pravno neodrživo i operativno neizvedivo očekivati od rent a car tvrtke da bude solidarno odgovorna za neplaćenu cestarinu korisnika vozila. Kompanije koje zakonito i uredno obavljaju djelatnost najma vozila nemaju pravne ni tehničke mehanizme da spriječe takvo ponašanje krajnjeg korisnika, niti ga mogu retroaktivno sankcionirati, osobito ako je riječ o korisnicima izvan jurisdikcije EU.

Slično vrijedi i za leasing društva te vozne parkove tvrtki. Kod dugoročnih najmovi, vozilo se naičešće stavlja na

povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila.

Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača.

Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu nužnost za svoje korisnike.

raspolaganje zaposlenicima unutar organizacije, pa sam vlasnik ili leasing davatelj nema saznanja o identitetu osobe koja je upravljala vozilom u trenutku korištenja autoceste.

Iz tih razloga smatramo da je nužno izmijeniti tekst članka 22. stavka 11. tako da jasno i nedvosmisleno predvidi sljedeće:

Vozač (odnosno osoba koja upravlja vozilom na cesti) odgovorna je za plaćanje cestarine i pripadajuće zakonske penale.

Vlasnik vozila, korisnik leasinga i pravna osoba koja daje vozilo u najam mogu biti odgovorni isključivo ako u razumnom roku ne dostave podatke o osobi koja je upravljala vozilom.

U slučaju najma pravnoj osobi, odgovornost dostave tih podataka mora biti na toj pravnoj osobi, sukladno već postojećim procedurama koje se primjenjuju pri zaprimanjima prometnih prekršaja iz nadležnosti Zakona sigurnosti prometa na cestama.

Nadalje, neprihvatljiv je i prijedlog obveze da rent a car tvrtke prije svakog povrata vozila provjeravaju i naplaćuju eventualne troškove cestarine, budući da to u praksi predstavlja znatno operativno opterećenje koje u većini slučajeva nije moguće tehnički provesti, a dodatno stvara prostor za pogreške, manipulacije i pravne sporove.

Posebno zabrinjava dio Nacrta koji predviđa prekršajne sankcije za vlasnike vozila i odgovorne osobe u pravnim osobama zbog neplaćenih cestarina koje je prouzročio vozač. Ovakvo rješenje je pravno neutemeljeno, jer se odgovornost pokušava proširiti na subjekte koji nisu imali mogućnost nadzora, sprječavanja ili utjecaja na ponašanje stvarnog počinitelja.

Zaključno, predloženi tekst u dijelu koji se odnosi na odgovornost za naplatu cestarine treba uskladiti sa stvarnim pravnim i poslovnim praksama, načelom odgovornosti počinitelja, kao i važećim rješenjima u drugim srodnim zakonima. Jedino

a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.

			takvim pristupom moguće je osigurati pravnu sigurnost, razmjernost propisa i očuvanje održivosti tržišta kratkoročnog i dugoročnog najma vozila u Republici Hrvatskoj.		
36	ALEN JAMBRIŠAK	Upotreba autoceste bez uključanja u ESNC, Članak 22.	U ime ABmobilrent d.o.o. nositelj Carwiz franšize za Hrvatsku Članak 22. stavak 11. (11) Za naknadu cestarine i zakonski penal iz stavka 1. ovoga članka solidarno s vozačem odgovaraju: - vlasnik vozila, osim u slučaju iz članka 6. stavka 3. ovoga Zakona - osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora - korisnik ENC uređaja. Prijedlog: - Smatramo nužnim da naplata cestarine bude u suglasnosti sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama na način da se presumira kako je vozač (osoba koja na cesti upravlja vozilom) odgovoran za sve prometne prekršaje. Ovdje posebno skrećemo pozornost zakonodavcu na činjenicu kako se po autocestama vozi i veliki broj vozila koja se koriste po nekom drugom osnovu, odnosno kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila. Tu prvenstveno mislimo na djelatnost kratkoročnog iznajmljivanja vozila, bilo domaćim fizičkim osobama bilo stranim državljanima/turistima i slično. Također postoji veliki broj dugoročnih najмова tvrtkama, gdje tvrtke uzimaju u najam određeni broj vozila na duži period, a onda interno većem broju svojih djelatnika daju na raspolaganje iznajmljeno vozilo. Zatim postoje i vozni parkovi tvrtki (od jednog do više stotina vozila) gdje također vozila ne voze vlasnici tvrtki nego djelatnici tih tvrtki. Zbog svih navedenih razloga smatramo kako je problematiku neplaćanja cestarine potrebno regulirati na način da vlasnik vozila može na razuman način i u razumnom roku, nadležnom tijelu dostaviti podatke o osobi koja je upravljala vozilom, a bez potrebe za uvođenjem suodgovornosti vlasnika vozila, korisnika leasinga, rent – a - car kompanija za naplatu cestarine. Kod slučajeva kada se vozilo daje u najam tvrtki, vlasnik vozila mora dati podatke o tvrtki koja je u najmu vozila, budući	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje:(i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC

			da vlasnik vozila nema saznanja o tome tko je iz te tvrtke vozio predmetno vozilo u prekršaju neplaćanja cestarine. Smatramo nužnim obavezu davanja tog podatka prenijeti na tvrtku koja je unajmila vozilo (na isti način kao što je procedura kod prometnih prekršaja koji se dostavljaju MUP-u). Nacrtom Zakona predviđena kontrola i naplata prijedene cestarine prije odlaska svakog korisnika najma vozila predstavlja veliko novo opterećenje za sve tvrtke koje se bave iznajmljivanjem vozila, odnosno dodatni operativni posao koji nije uvijek ni moguće provesti; Nacrt sadrži i prijedloge čitavog niza prekršajnih odredbi protiv tvrtki vlasnika vozila i odgovornih osoba u tim tvrtkama. Ovakvo predložena rješenja predstavljaju dodatnu penalizaciju vlasnika vozila zbog nečega što prouzrokuju isključivo sami vozači vozila, a da vlasnik nema nikakvog utjecaja na ponašanje vozača. Ne uzima se u obzir činjenica da je Republika Hrvatska turistička zemlja i da su 95% korisnika rent a car usluga stranci i od toga, prema nama dostupnim podacima možda i više od 40% stranci izvan EU zemalja. Nejasno nam je kako i zašto tvrtka koja uredno daje u najam vozilo može biti odgovorna za neplaćanje cestarine krajnjeg korisnika vozila.		model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
37	DANIJELO KOPRIVANAC	Upotreba autoceste bez uključanja u ESNC, Članak 22.	- Smatramo nužnim da naplata cestarine bude u suglasnosti sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama na način da se presumira kako je vozač (osoba koja na cesti upravlja vozilom) odgovoran za sve prometne prekršaje. Ovdje posebno skrećemo pozornost zakonodavcu na činjenicu kako se po autocestama vozi i veliki broj vozila koja se koriste po nekom drugom osnovu, odnosno kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila. Tu prvenstveno mislimo na djelatnost kratkoročnog iznajmljivanja vozila, bilo domaćim fizičkim osobama bilo stranim državljanima/turistima i slično. Također postoji veliki broj dugoročnih najмова tvrtkama, gdje tvrtke uzimaju u najam određeni broj vozila na duži period, a onda interno većem broju svojih djelatnika daju na raspolaganje iznajmljeno vozilo. Zatim postoje i vozni parkovi tvrtki (od jednog do više stotina	Nije prihvaćen	Plaćanje cestarine propisano je već sada, u važećem Zakonu o cestama. U članku 9. stavku 18. Zakona o cestama definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim

			vozila) gdje također vozila ne voze vlasnici tvrtki nego djelatnici tih tvrtki. Zbog svih navedenih razloga smatramo kako je problematiku neplaćanja cestarine potrebno regulirati na način da vlasnik vozila može na razuman način i u razumnom roku, nadležnom tijelu dostaviti podatke o osobi koja je upravljala vozilom, a bez potrebe za uvođenjem suodgovornosti vlasnika vozila, korisnika leasinga, rent – a - car kompanija za naplatu cestarine. Kod slučajeva kada se vozilo daje u najam tvrtki, vlasnik vozila mora dati podatke o tvrtki koja je u najmu vozila, budući da vlasnik vozila nema saznanja o tome tko je iz te tvrtke vozio predmetno vozilo u prekršaju neplaćanja cestarine. Smatramo nužnim obavezu davanja tog podatka prenijeti na tvrtku koja je unajmila vozilo (na isti način kao što je procedura kod prometnih prekršaja koji se dostavljaju MUP-u). Nacrtom Zakona predviđena kontrola i naplata prijedne cestarine prije odlaska svakog korisnika najma vozila predstavlja veliko novo opterećenje za sve tvrtke koje se bave iznajmljivanjem vozila, odnosno dodatni operativni posao koji nije uvijek ni moguće provesti; Nacrt sadrži i prijedloge čitavog niza prekršajnih odredbi protiv tvrtki vlasnika vozila i odgovornih osoba u tim tvrtkama. Ovakvo predložena rješenja predstavljaju dodatnu penalizaciju vlasnika vozila zbog nečega što prouzrokuju isključivo sami vozači vozila, a da vlasnik nema nikakvog utjecaja na ponašanje vozača. Ne uzima se u obzir činjenica da je Republika Hrvatska turistička zemlja i da su 95% korisnika rent a car usluga stranci i od toga, prema nama dostupnim podacima možda i više od 40% stranci izvan EU zemalja. Nejasno nam je kako i zašto tvrtka koja uredno daje u najam vozilo može biti odgovorna za neplaćanje cestarine krajnjeg korisnika vozila.		će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje:(i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila.
38	SLAVKO ČEŠLIJ	Upotreba autoceste bez uključanja u ESNC, Članak 22.	Smatramo nužnim da naplata cestarine bude usklađena sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, prema kojem se odgovornost za prekršaje na cesti pripisuje vozaču. Posebno ističemo situacije kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila – primjerice kod rent-a-car usluga, dugoročnih najмова tvrtkama ili	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da

voznog parka kojim upravljaju djelatnici.

Zbog toga je važno omogućiti vlasniku vozila da u razumnom roku dostavi podatke o vozaču nadležnim tijelima, bez uvođenja automatske suodgovornosti vlasnika, leasing korisnika ili rent-a-car kompanija. U slučajevima kad je vozilo iznajmljeno tvrtki, vlasnik može dostaviti podatke o toj tvrtki, a daljnju identifikaciju vozača trebala bi preuzeti sama tvrtka – po uzoru na praksu prijave prekršaja prema MUP-u.

Nacrt Zakona koji predviđa kontrolu i naplatu cestarine prije svakog povrata vozila predstavlja značajan operativni teret za iznajmljivače, često i teško provediv. Osim toga, predložene prekršajne odredbe koje terete vlasnike i odgovorne osobe u tvrtkama za radnje samih vozača nepravredno penaliziraju poslodavce bez ikakvog utjecaja na ponašanje korisnika vozila.

Hrvatska je turistička zemlja u kojoj 95% korisnika rent-a-car usluga čine stranci, od kojih je velik broj izvan EU-a. Stoga je nejasno i neprihvatljivo da odgovornost za neplaćenu cestarinu snosi tvrtka koja je zakonito iznajmila vozilo.

je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključanja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila.

Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača.

Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car

					usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključenje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
39	ANTON KRIVAK	Upotreba autoceste bez uključjenja u ESNC, Članak 22.	Komentar na prijedlog novog Zakona o naplati cestarine : Temeljne primjedbe na predloženi Nacrt su vezane uz odredbe kojima se predviđa suodgovornost vlasnika vozila, uz vozača, za plaćanje cestarine i eventualne kazne. Predmetne odredbe su razumljive kada se radi o vlasniku vozila – fizičkoj osobi, no neprihvatljive i neprovedive kad se radi o vlasniku vozila – pravnoj osobi, korisniku leasinga ili rent – a- car kompaniji. Konkretno - komentar treba dati na članak 22. stavak 11. Članak 22. stavak 11. (11) Za naknadu cestarine i zakonski penal iz stavka 1. ovoga članka solidarno s vozačem odgovaraju: - vlasnik vozila, osim u slučaju iz članka 6. stavka 3. ovoga Zakona - osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora - korisnik ENC uređaja. Prijedlog: - Smatramo nužnim da naplata cestarine bude u suglasnosti sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama na način da se presumira kako je vozač (osoba koja na cesti upravlja vozilom) odgovoran za sve prometne prekršaje. Ovdje posebno skrećemo pozornost zakonodavcu na činjenicu kako se po autocestama vozi i veliki broj vozila koja se koriste po nekom drugom osnovu, odnosno kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila. Tu prvenstveno mislimo na djelatnost kratkoročnog iznajmljivanja vozila, bilo domaćim fizičkim osobama bilo stranim državljanima/turistima i slično. Također postoji veliki broj dugoročnih najмова tvrtkama, gdje tvrtke uzimaju u najam	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključjenje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključjenja. Valjano uključjenje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave

određeni broj vozila na duži period, a onda interno većem broju svojih djelatnika daju na raspolaganje iznajmljeno vozilo. Zatim postoje i vozni parkovi tvrtki (od jednog do više stotina vozila) gdje također vozila ne voze vlasnici tvrtki nego djelatnici tih tvrtki. Zbog svih navedenih razloga smatramo kako je problematiku neplaćanja cestarine potrebno regulirati na način da vlasnik vozila može na razuman način i u razumnom roku, nadležnom tijelu dostaviti podatke o osobi koja je upravljala vozilom, a bez potrebe za uvođenjem suodgovornosti vlasnika vozila, korisnika leasinga, rent – a - car kompanija za naplatu cestarine. Kod slučajeva kada se vozilo daje u najam tvrtki, vlasnik vozila mora dati podatke o tvrtki koja je u najmu vozila, budući da vlasnik vozila nema saznanja o tome tko je iz te tvrtke vozio predmetno vozilo u prekršaju neplaćanja cestarine. Smatramo nužnim obavezu davanja tog podatka prenijeti na tvrtku koja je unajmila vozilo (na isti način kao što je procedura kod prometnih prekršaja koji se dostavljaju MUP-u). Nacrtom Zakona predviđena kontrola i naplata prijedene cestarine prije odlaska svakog korisnika najma vozila predstavlja veliko novo opterećenje za sve tvrtke koje se bave iznajmljivanjem vozila, odnosno dodatni operativni posao koji nije uvijek ni moguće provesti; Nacrt sadrži i prijedloge čitavog niza prekršajnih odredbi protiv tvrtki vlasnika vozila i odgovornih osoba u tim tvrtkama. Ovakvo predložena rješenja predstavljaju dodatnu penalizaciju vlasnika vozila zbog nečega što prouzrokuju isključivo sami vozači vozila, a da vlasnik nema nikakvog utjecaja na ponašanje vozača. Ne uzima se u obzir činjenica da je Republika Hrvatska turistička zemlja i da su 95% korisnika rent a car usluga stranci i od toga, prema nama dostupnim podacima možda i više od 40% stranci izvan EU zemalja. Nejasno nam je kako i zašto tvrtka koja uredno daje u najam vozilo može biti odgovorna za neplaćanje cestarine krajnjeg korisnika vozila.

Možemo slobodno reći da će sve leasing kompanije i rent a car tvrtke sve kazne koje će biti upućene na tvrtku prefakturirati

iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključenja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključenje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.

			na korisnika vozila, a to će za posljedicu imati ogroman broj žalbi stranaca korisnika rent a car usluga. Sigurno je da će najveći dio tih pritužbi biti objavljen na raznim portalima specijaliziranim za turizam što će za posljedicu imati negativan utjecaj na Republiku Hrvatsku kao turističku zemlju. Predlažem da se razmotri portugalski način naplate cestarina koji je za rent a car tvrtke uzeo u obzir svu specifičnost njihovog poslovanja i time sigurno povećao naplatu cestarine i što je posebno važno izbjegao negativne žalbe i komentare na turističke usluge.		
40	LPDD BUSINESS CONSULTING J.D.O.O. ZA USLUGE	Upotreba autoceste bez uključjenja u ESNC, Članak 22.	Komentar na prijedlog novog Zakona o naplati cestarine : Temeljne primjedbe na predloženi Nacrt su vezane uz odredbe kojima se predviđa suodgovornost vlasnika vozila, uz vozača, za plaćanje cestarine i eventualne kazne. Predmetne odredbe su razumljive kada se radi o vlasniku vozila – fizičkoj osobi, no neprihvatljive i neprovedive kad se radi o vlasniku vozila – pravnoj osobi, korisniku leasinga ili rent – a- car kompaniji. Konkretno - komentar treba dati na članak 22. stavak 11. Članak 22. stavak 11. (11) Za naknadu cestarine i zakonski penal iz stavka 1. ovoga članka solidarno s vozačem odgovaraju: - vlasnik vozila, osim u slučaju iz članka 6. stavka 3. ovoga Zakona - osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora - korisnik ENC uređaja. Prijedlog: - Smatramo nužnim da naplata cestarine bude u suglasnosti sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama na način da se presumira kako je vozač (osoba koja na cesti upravlja vozilom) odgovoran za sve prometne prekršaje. Ovdje posebno skrećemo pozornost zakonodavcu na činjenicu kako se po autocestama vozi i veliki broj vozila koja se koriste po nekom drugom osnovu, odnosno kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila. Tu prvenstveno mislimo na djelatnost kratkoročnog iznajmljivanja	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključjenje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključjenja. Valjano uključjenje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje:(i)

vozila, bilo domaćim fizičkim osobama bilo stranim državljanima/turistima i slično. Također postoji veliki broj dugoročnih najмова tvrtkama, gdje tvrtke uzimaju u najam određeni broj vozila na duži period, a onda interno većem broju svojih djelatnika daju na raspolaganje iznajmljeno vozilo. Zatim postoje i vozni parkovi tvrtki (od jednog do više stotina vozila) gdje također vozila ne voze vlasnici tvrtki nego djelatnici tih tvrtki.

Zbog svih navedenih razloga smatramo kako je problematiku neplaćanja cestarine potrebno regulirati na način da vlasnik vozila može na razuman način i u razumnom roku, nadležnom tijelu dostaviti podatke o osobi koja je upravljala vozilom, a bez potrebe za uvođenjem suodgovornosti vlasnika vozila, korisnika leasinga, rent – a - car kompanija za naplatu cestarine. Kod slučajeva kada se vozilo daje u najam tvrtki, vlasnik vozila mora dati podatke o tvrtki koja je u najmu vozila, budući da vlasnik vozila nema saznanja o tome tko je iz te tvrtke vozio predmetno vozilo u prekršaju neplaćanja cestarine. Smatramo nužnim obavezu davanja tog podatka prenijeti na tvrtku koja je unajmila vozilo (na isti način kao što je procedura kod prometnih prekršaja koji se dostavljaju MUP-u). Nacrtom Zakona predviđena kontrola i naplata prijedene cestarine prije odlaska svakog korisnika najma vozila predstavlja veliko novo opterećenje za sve tvrtke koje se bave iznajmljivanjem vozila, odnosno dodatni operativni posao koji nije uvijek ni moguće provesti;

Nacrt sadrži i prijedloge čitavog niza prekršajnih odredbi protiv tvrtki vlasnika vozila i odgovornih osoba u tim tvrtkama. Ovakvo predložena rješenja predstavljaju dodatnu penalizaciju vlasnika vozila zbog nečega što prouzrokuju isključivo sami vozači vozila, a da vlasnik nema nikakvog utjecaja na ponašanje vozača. Ne uzima se u obzir činjenica da je Republika Hrvatska turistička zemlja i da su 95% korisnika rent a car usluga stranci i od toga, prema nama dostupnim podacima možda i više od 40% stranci izvan EU zemalja. Nejasno nam je kako i zašto tvrtka koja uredno daje u najam vozilo može biti odgovorna za neplaćanje cestarine krainiea

osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača.

Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila.

			korisnika vozila. Možemo slobodno reći da će sve leasing kompanije i rent a car tvrtke sve kazne koje će biti upućene na tvrtku prefakturirati na korisnika vozila, a to će za posljedicu imati ogroman broj žalbi stranaca korisnika rent a car usluga. Sigurno je da će najveći dio tih pritužbi biti objavljen na raznim portalima specijaliziranim za turizam što će za posljedicu imati negativan utjecaj na Republiku Hrvatsku kao turističku zemlju. Predlažem da se razmotri portugalski način naplate cestarina koji je za rent a car tvrtke uzeo u obzir svu specifičnost njihovog poslovanja i time sigurno povećao naplatu cestarine i što je posebno važno izbjegao negativne žalbe i komentare na turističke usluge.		
41	ANA ČUBRIĆ	Upotreba autoceste bez uključenja u ESNC, Članak 22.	u ime društva A-ANTICUS d.o.o. (Sixt rent-a-car): Ne vidimo uporište da vlasnik vozila odnosno osoba koja koristi vozilo na temelju ugovora o leasingu budu suobveznici plaćanja cestarine te kao jedino ispravno rješenje da naplata cestarine bude u suglasnosti sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine br. 67/2008, 48/2010, 74/2011, 80/2013, 158/2013, 92/2014, 64/2015, 108/2017, 70/2019, 42/2020, 85/2022, 114/2022, 133/2023, 145/2024) prema kojem je za sve prometne prekršaje odgovorna isključivo osoba koja na cesti upravlja vozilom. Skrećemo pažnju na činjenicu kako po autocestama vozi i veliki broj vozila koja ne vozi vlasnik vozila, prvenstveno ovdje mislimo da djelatnost rent-a-car-a, koja bi ovakvom odredbom bila najviše pogođena. Smatramo kao ispravno rješenje da vlasnik vozila može na razuman način i u razumnom roku, nadležnom tijelu dostaviti podatke o osobi koja je upravljala vozilom, na isti način kako je propisano citiranim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama za sve ostale prometne prekršaje i biti odgovarati isključivo za taj prekršaj jer vlasnik nema nikakvog utjecaja na ponašanje vozača pa nije razvidno zašto bi isti za ovaj specifičan prekršaj	Nije prihvaćen	Plaćanje cestarine propisano je već sada, u važećem Zakonu o cestama. U članku 9. stavku 18. Zakona o cestama definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključenje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključenja. Valjano uključenje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju

bio solidarno odgovoran s vozačem. Propisivanje solidarne odgovornosti vlasnika / korisnika vozila na temelju ugovora o leasingu penalizira društva koja se na tržištu bave rent a car te se ne uzima u obzir činjenica da je Republika Hrvatska turistička zemlja i da su preko 95% korisnika rent a car usluga stranci strani turisti i od toga, prema dostupnim podacima možda i više od 40% stranci izvan EU zemalja.

Kako bi se cestarine učinkovitije naplatile od vozača, predlažemo razmotriti mogućnost u kojoj bi rent a car društva pomogla u poboljšanju procesa naplate cestarine te istovremeno omogućila ugodniji boravak stranim turistima uz neizostavan pozitivan učinak na smanjenje gužvi i zastoja na hrvatskim autocestama. U skladu s tim, predlažemo primjenu sličnog modela koji u Portugalu uspješno funkcionira već duže vrijeme. Takav model predviđa da se zakonom omogući da rent-a-car društva naplaćuju cestarinu od svojih najmoprimaca sukladno prijednim kilometrima kako su za pojedino vozilo registrirale kamere HAC-a. Naime, Rent- a-car društva i HAC sklapali bi poseban ugovor kojim bi HAC omogućio rent a car društvima spajanje na aplikaciju HAC-a te kojim bi HAC ovlastio rent a car društva za naplatu takvih potraživanja. Nakon završetka ugovora o najmu, rent-a car društva bi izravno iz HAC sustava dobila podatak o ostvarenoj cestarini za svaki najam te izvršili naplatu cestarina od svakog pojedinog najmoprimca. Obzirom da rent a car društva u svakom ugovoru o najmu raspolažu s autorizacijama s kreditnim kartica svojih klijenata, procjenjuje se da bi učinkovitost naplate trebala biti na iznimno visokim razinama u relativno kratkom roku. U slučaju da iz bilo kojeg razloga rent a car društva ne uspiju naplatiti cestarinu od korisnika u roku od 15 dana, rent a car društva bi bila obvezna dostaviti podatke o vozaču HAC, kako bi se realizirala naplata cestarine. Sa svakim ugovorom o najmu, rent a car društva raspolažu svim potrebnim podacima korisnika vozila i obveznika plaćanja cestarine, kao što su: ime i prezime, adresa, datum rođenja.

odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključanja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključanje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.

			broj dokumenta. Smatramo da bi prethodno opisani model značajno ubrzao i unaprijedio proces naplate cestarine kad su strani turisti u pitanju. Vjerujemo da bi ovakvim procesom utjecali na smanjivanje potencijalnih gužvi na cestama i na punktovima za naplatu cestarine, čime bi pridonijeli pozitivnoj slici Hrvatske kao turističke destinacije.		
42	IVAN AŽIĆ	Upotreba autoceste bez uključjenja u ESNC, Članak 22.	Predložena odredba kojom se solidarna odgovornost za plaćanje cestarine i pripadajućih kazni proširuje i na vlasnika vozila, korisnika leasinga ili rent-a-car poduzeće, uz samog vozača, iznimno je problematična iz perspektive poslovne prakse i realnih okolnosti u kojima vozila cirkuliraju prometom, osobito unutar sektora iznajmljivanja vozila i dugoročnog leasinga. Iako je logično da vlasnik-fizička osoba snosi određenu razinu odgovornosti, takav pristup nije primjenjiv na pravne osobe, posebno na subjekte koji se bave komercijalnim najmom vozila. U slučaju rent-a-car društava, leasing kuća ili korporativnih voznih parkova, vozilima upravljaju krajnji korisnici s kojima vlasnik vozila često nema neposredan odnos, niti uvid u identitet vozača u konkretnom trenutku. U tom kontekstu smatramo da bi zakon trebao biti usklađen s načelima Zakona o sigurnosti prometa na cestama, prema kojem se odgovornost za prometne prekršaje primarno veže uz vozača, a ne vlasnika vozila. Odgovornost za neplaćanje cestarine stoga bi trebala biti isključivo na osobi koja je u trenutku prolaska naplatnom dionicom upravljala vozilom. Posebno želimo istaknuti: U sustavu kratkoročnog najma vozila (rent-a-car) vozila se svakodnevno iznajmljuju različitim osobama – domaćim i stranim građanima, turistima, poslovnim korisnicima. Vlasnik nema realnu mogućnost nadzora nad ponašanjem svakog pojedinog korisnika. Kod dugoročnih najмова tvrtkama, korisnici (djelatnici) se	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključjenje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključjenja. Valjano uključjenje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacрта prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila

često mijenjaju, a vlasnik vozila (npr. leasing društvo) nije upoznat s krajnjim vozačem u trenutku nastanka eventualnog prekršaja.

Vozni parkovi većih tvrtki obuhvaćaju stotine vozila u svakodnevnoj upotrebi, gdje se korištenje često bilježi samo interno, i nije dostupno trećim osobama.

Zbog toga predlažemo da se zakonodavno omogući prenošenje odgovornosti – kroz mehanizam koji vlasniku omogućava da u razumnom roku dostavi podatke o osobi koja je koristila vozilo u predmetnom trenutku, bez da sam snosi pravne posljedice ukoliko to nije učinio iz nemara, već zbog objektivne nemogućnosti.

U slučajevima gdje je vozilo dano u najam pravnoj osobi, vlasnik može pružiti podatak o toj tvrtki, a daljnja obveza identifikacije vozača trebala bi ležati na unajmljivaču – analogno modelu koji se već primjenjuje pri postupanju prema prometnim prekršajima temeljem službenih zabilješki MUP-a.

Nadalje, obveza naplate cestarine od svakog korisnika vozila neposredno po povratku vozila predstavlja neizvediv operativni teret za rent-a-car tvrtke, osobito u sezonskim uvjetima kada dnevno cirkuliraju stotine korisnika.

Na kraju, dodatno problematiziramo prijedlog propisivanja prekršajnih odredbi protiv pravnih osoba i odgovornih osoba u tvrtkama zbog neplaćanja cestarine. Takav pristup predstavlja nepravednu penalizaciju vlasnika vozila, bez obzira na činjenicu da oni nisu ni upravljali vozilom ni imali utjecaj na konkretno ponašanje vozača.

Posebno u kontekstu da je Hrvatska turistička zemlja, a rent-a-car korisnici su u preko 90% slučajeva strani državljani, često i izvan EU-a, postavlja se pitanje kako zakonodavac uopće misli da će domaća tvrtka odgovarati za ponašanje takvog korisnika, bez mogućnosti naplate, prisile ili dokaza o prekršaju.

imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključenja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila.

			Zbog svega navedenog, pozivamo zakonodavca da preispita predloženi model suodgovornosti i da se umjesto represivnog pristupa prema vlasnicima – koji nisu vozači – razvije sustav odgovornosti temeljen na stvarnim činjenicama i dokazima.		
43	SANJIN DOKOZA	Upotreba autoceste bez uključenja u ESNC, Članak 22.	- Smatramo nužnim da naplata cestarine bude u suglasnosti sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama na način da se presumira kako je vozač (osoba koja na cesti upravlja vozilom) odgovoran za sve prometne prekršaje. Ovdje posebno skrećemo pozornost zakonodavcu na činjenicu kako se po autocestama vozi i veliki broj vozila koja se koriste po nekom drugom osnovu, odnosno kada vozač nije ujedno i vlasnik vozila. Tu prvenstveno mislimo na djelatnost kratkoročnog iznajmljivanja vozila, bilo domaćim fizičkim osobama bilo stranim državljanima/turistima i slično. Također postoji veliki broj dugoročnih najмова tvrtkama, gdje tvrtke uzimaju u najam određeni broj vozila na duži period, a onda interno većem broju svojih djelatnika daju na raspolaganje iznajmljeno vozilo. Zatim postoje i vozni parkovi tvrtki (od jednog do više stotina vozila) gdje također vozila ne voze vlasnici tvrtki nego djelatnici tih tvrtki. Zbog svih navedenih razloga smatramo kako je problematiku neplaćanja cestarine potrebno regulirati na način da vlasnik vozila može na razuman način i u razumnom roku, nadležnom tijelu dostaviti podatke o osobi koja je upravljala vozilom, a bez potrebe za uvođenjem suodgovornosti vlasnika vozila, korisnika leasinga, rent – a - car kompanija za naplatu cestarine. Kod slučajeva kada se vozilo daje u najam tvrtki, vlasnik vozila mora dati podatke o tvrtki koja je u najmu vozila, budući da vlasnik vozila nema saznanja o tome tko je iz te tvrtke vozio predmetno vozilo u prekršaju neplaćanja cestarine. Smatramo nužnim obavezu davanja tog podatka prenijeti na tvrtku koja je unajmila vozilo (na isti način kao što je procedura kod prometnih prekršaja koji se dostavljaju MUP-u). Nacrtom Zakona predviđena kontrola i naplata prijedene cestarine prije odlaska svakog korisnika najma vozila predstavlja veliko novo	Nije prihvaćen	U važećem Zakonu o cestama u članku 9. stavku 18. definirani su svi obveznici plaćanja cestarine, a u stavku 19. istog članka propisana je njihova solidarna odgovornost za plaćanje cestarine, koje se normativno rješenje preuzima u ovom Zakonu. U odnosu na „presumpciju“ da je vozač odgovoran za prometne prekršaje, sukladno načelima prekršajnog prava, za prekršaj može odgovarati osoba koja je povrijedila neku propisanu obvezu, a koja povreda je predviđena kao prekršajno djelo. Obvezu poštivanja prometnih propisa, kao osobnu obvezu vozača, potrebno je razlikovati od obveza koje za korisnike autoceste propisuje novi Zakon o naplati cestarine. Naime, korisnici autoceste su prvenstveno dužni prije početka upotrebe autoceste osigurati da je za vozilo kojim će se koristiti autocesta provedeno uključanje u sustav naplate, po jednom od predviđenih modela uključenja. Valjano uključanje vozila u sustav naplate omogućava urednu naplatu cestarine na izlazu s autoceste. U tom smislu, opravdano je propisati odgovornost (i) vlasnika vozila za neplaćanje cestarine, kao i za prekršaj, ukoliko se ostvarenje obilježja prekršaja može pripisati postupanju odnosno propustu vlasnika vozila. Napominje se da definicija korisnika (članak 3. alineja 15. nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine), pored vlasnika vozila, uključuje: (i) osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, (ii) korisnika ENC uređaja i (iii) vozača. Tvrtke koje se bave iznajmljivanjem lakih vozila imaju mogućnost odabira između dva osnovna modela uključenja vozila u sustav: APRP model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci vozila i

			opterećenje za sve tvrtke koje se bave iznajmljivanjem vozila, odnosno dodatni operativni posao koji nije uvijek ni moguće provesti; Nacrt sadrži i prijedloge čitavog niza prekršajnih odredbi protiv tvrtki vlasnika vozila i odgovornih osoba u tim tvrtkama. Ovakvo predložena rješenja predstavljaju dodatnu penalizaciju vlasnika vozila zbog nečega što prouzrokuju isključivo sami vozači vozila, a da vlasnik nema nikakvog utjecaja na ponašanje vozača. Ne uzima se u obzir činjenica da je Republika Hrvatska turistička zemlja i da su 95% korisnika rent a car usluga stranci i od toga, prema nama dostupnim podacima možda i više od 40% stranci izvan EU zemalja. Nejasno nam je kako i zašto tvrtka koja uredno daje u najam vozilo može biti odgovorna za neplaćanje cestarine krajnjeg korisnika vozila.		platnoj kartici povezanoj s registarskom oznakom) i ENC model koji podrazumijeva unos podataka o registarskoj oznaci, ENC uređaju i sredstvu plaćanja). Oba modela omogućavaju jednostavno i kontinuirano praćenje i evidenciju korištenja autoceste pojedinim vozilom koje je dano u najam, a time i automatsko obračunavanje iznosa cestarine u realnom vremenu, pri povratu vozila u rent a car kuću, zajedno sa svim drugim troškovima najma vozila. Ukoliko pojedine tvrtke koje se bave pružanjem rent-a-car usluge neće prihvatiti poslovnu praksu da same provode uključenje svojih vozila u sustav naplate cestarine kao dodatnu pogodnost za svoje korisnike, a osoba koja je unajmila vozilo ne osigura plaćanje cestarine, primjenjivat će se odredbe Zakona koje uređuju prisilnu naplatu, pri čemu za neplaćanje cestarine solidarno odgovaraju vlasnik vozila i vozač, a za prekršaj se odgovara po načelu krivnje.
44	ALEN SMRIKO	Upotreba autoceste bez uključanja u ESNC, Članak 22.	Neminovno je da će se dogoditi da ljudi zaborave da im je npr. istekla kartica, ili da nemaju dovoljno sredstva na računu za platiti cestarinu. Stoga se predlaže da se doda stavak koji daje mogućnost da se zakonski penal neće naplatiti ukoliko je cestarina podmirena u roku od 24 sata od nastale obaveze, odnosno prije dolaska do graničnog prijelaza ukoliko korisnik napušta teritorij RH prije tog roka. Također, ukoliko je prethodno korisnik bio registriran registarskim pločicama vozila, odnosno ENC uređajem, putem nekog digitalnog servisa, taj servis je dužan obavijestiti korisnika o nenaplaćenju cestarine (npr. putem email-a, ili push notifikacije), kako bi korisnik imao mogućnost dobiti podsjetnik da plati cestarinu bez penala. Ljudi čine greške, ali nije uvijek potrebno ih kazniti, jer nekima taj "zakonski penal" jako teško pada. Nije jasno je li zakonski penal prihod subjekta ili državnog proračuna. Ukoliko je prihod subjekta, onda taj subjekt će imati poticaj da ga naplati, te da ne obavijesti korisnika o nenaplaćenju cestarine.	Primljeno na znanje	Predmetno je pitanje tehničke funkcionalnosti sustava što će se urediti pravilnikom iz članka 13. stavka 3. Zakona.

45	MIA ŠURINA	KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O NAPLATI CESTARINE, IV. POSEBNE ODREDBE VEZANE ZA PLAĆANJE CESTARINE	Predmet: Savjetovanje s javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o naplati cestarine - prijedlog Hrvatskog Crvenog križa - dostavlja se Veza: Savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o naplati cestarine, otvoreno od 9. srpnja do 8. kolovoza 2025. godine https://esavjetovanja.gov.hr/Econ/MainScreen?EntityId=30908 vezano za predmetni Nacrt prijedloga, predlažemo dopunu u glavi IV. Posebne odredbe vezane za plaćanje cestarine i to dodavanjem teksta: „Cestarina se ne plaća za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom vozilom Hrvatskog Crvenog križa i njegovih ustrojstvenih oblika (županijskih, gradskih i općinskih društava Hrvatskog Crvenog križa) prilikom obavljanja redovnih djelatnosti.“ Obrazloženje Hrvatski Crveni križ i njegovi ustrojstveni oblici (županijska, gradska i općinska društva Hrvatskog Crvenog križa) svoje redovne djelatnosti obavljaju sukladno Zakonu o Hrvatskom Crvenom križu („Narodne novine“, broj 71/10, 136/2020). Vozila Hrvatskog Crvenog križa i društava Hrvatskog Crvenog križa sukladno odredbi članka 19. Pravilnika o načinu korištenja znaka crvenog križa u Hrvatskom Crvenom križu i njegovim ustrojstvenim oblicima („Narodne novine“, broj 49/18), u vrijeme mira obilježavaju se znakom Hrvatskog Crvenog križa, odnosno znakom društava Hrvatskog Crvenog križa, na sljedeći način: ☐ na prednjoj strani vozila kao naljepnica, otisak boje ili zastavica, ☐ na bočnim stranama vozila kao naljepnica ili otisak boje, ☐ na stražnjoj strani vozila kao naljepnica ili otisak boje. Hrvatski Crveni križ je temeljna operativna snaga sustava civilne zaštite Republike Hrvatske u velikim nesrećama i katastrofama i djeluje u svim fazama operacije žurne pomoći (u fazi pripreme, odgovora i oporavka na kriznu situaciju). Veliki dio djelatnosti u kriznim	Nije prihvaćen	Člankom 89.a Zakona o cestama, koje se normativno rješenje preuzima ovim Zakonom, izrijekom je propisano na koja vozila se ne primjenjuje odluka o uvođenju naplate cestarine, a među kojima nisu vozila Hrvatskog Crvenog križa.
----	------------	---	--	----------------	--

situacijama se odnosi na prijevoz operativnih snaga Hrvatskog Crvenog križa, humanitarne pomoći, opreme te ispomoć pri evakuaciji stradalog stanovništva.

Hrvatski Crveni križ uključen je u rješavanje svih međunarodnih i lokalnih kriza, pa je tako uslijed velikih poplava 2014. godine, kao i u migrantskoj krizi 2015. i 2016. godine stavio na raspolaganje svoje radnike, članove, volontere, sredstva i znanje kako bi pomogao ljudima u nevolji.

Tijekom 2020. godine i zdravstvene, humanitarne i gospodarske krize prouzrokovane virusom Sars-CoV-2 i širenjem bolesti Covid-19, kao i katastrofalnih potresa koji su pogodili Zagreb i Sisačko-moslavačku županiju, Hrvatski Crveni križ odgovorio je promptno kako bi, provodeći aktivnosti vezane uz suzbijanje širenja bolesti, pružio materijalnu i psihološku pomoć osobama koje su uslijed krize ostale bez zaposlenja. U svakoj od navedenih kriznih situacija Hrvatski Crveni križ, kao najveća humanitarna udruga sa svim svojim djelatnostima i javnim ovlastima, dao je nemjerljiv doprinos stanovništvu koje je u tim teškim trenucima trebalo svaki oblik pomoći.

Kako u većini slučajeva kriznih situacija vozila Hrvatskog Crvenog križa koriste autoceste za dostavu pomoći ili prijevoz operativnih snaga Hrvatskog Crvenog križa, besplatan prijevoz bi nam omogućio da osiguramo visoku razinu pomoći stanovništvu i gostima sukladno potrebama te da pravodobno reagiramo s odgovarajućim brojem operativnih snaga.

Napose ističemo, kako nastojimo izjednačiti količinu i kvalitetu pomoći uvjetima u svim dijelovima Republike Hrvatske, pomažemo smanjiti razlike u stupnju razvijenosti među regijama, odnosno jačati ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju.

Slijedom svega iznesenoga, predlažemo dopuniti odredbe glave IV. Posebne odredbe vezane za plaćanje cestarine predmetnog Nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine kako

je to naprijed navedeno.

Podredno, u slučaju da se ne usvoji gore opisani prijedlog, predložemo dopunu u članku 24. i to dodavanjem stavka 2. na način da isti glasi: „Cestarina se ne plaća za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom vozilom Hrvatskog Crvenog križa i njegovih ustrojstvenih oblika (županijskih, gradskih i općinskih društava Hrvatskog Crvenog križa) prilikom obavljanja redovnih djelatnosti.“

Članak 24. glasio bi:

(1) Cestarina se ne plaća za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom vozilom ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, vozilom ministarstva nadležnog za poslove obrane i Oružanih snaga, vatrogasnim vozilom, vozilom hitne pomoći, vozilom gorske službe spašavanja, vozilom carine, vozilom kaznenih tijela ministarstva nadležnog za poslove zatvorskog sustava, koje je prema zakonu koji uređuje sigurnost prometa na cestama određeno kao vozilo s pravom prednosti prolaza.

(2) Cestarina se ne plaća za upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom vozilom Hrvatskog Crvenog križa i njegovih ustrojstvenih oblika (županijskih, gradskih i općinskih društava Hrvatskog Crvenog križa) prilikom obavljanja redovnih djelatnosti.

(3) Vozila iz stavka 1. i 2. ovoga članka moraju biti opremljena ispravnim ENC uređajem i uključena u ESNC.

(4) Ministarstvo dostavlja subjektima za naplatu cestarine popis podataka s registarskih pločica vozila iz stavka 1. i 2. ovoga članka.

Obrazloženje

Hrvatski Crveni križ i njegovi ustrojstveni oblici (županijska, gradska i općinska društva Hrvatskog Crvenog križa) svoje redovne djelatnosti obavljaju sukladno Zakonu o Hrvatskom Crvenom križu („Narodne novine“, broj 71/10, 136/2020).

Vozila Hrvatskog Crvenog križa i društava Hrvatskog Crvenog križa sukladno odredbi članka 19. Pravilnika o načinu korištenja znaka crvenog križa u Hrvatskom Crvenom križu i njegovim ustrojstvenim oblicima („Narodne novine“, broj 49/18), u vrijeme mira obilježavaju se znakom Hrvatskog Crvenog križa, odnosno znakom društava Hrvatskog Crvenog križa, na sljedeći način:

- ☐ na prednjoj strani vozila kao naljepnica, otisak boje ili zastavica,
- ☐ na bočnim stranama vozila kao naljepnica ili otisak boje,
- ☐ na stražnjoj strani vozila kao naljepnica ili otisak boje.

Hrvatski Crveni križ je temeljna operativna snaga sustava civilne zaštite Republike Hrvatske u velikim nesrećama i katastrofama i djeluje u svim fazama operacije žurne pomoći (u fazi pripreme, odgovora i oporavka na kriznu situaciju). Veliki dio djelatnosti u kriznim situacijama se odnosi na prijevoz operativnih snaga Hrvatskog Crvenog križa, humanitarne pomoći, opreme te ispomoć pri evakuaciji stradalog stanovništva.

Hrvatski Crveni križ uključen je u rješavanje svih međunarodnih i lokalnih kriza, pa je tako uslijed velikih poplava 2014. godine, kao i u migrantskoj krizi 2015. i 2016. godine stavio na raspolaganje svoje radnike, članove, volontere, sredstva i znanje kako bi pomogao ljudima u nevolji.

Tijekom 2020. godine i zdravstvene, humanitarne i gospodarske krize prouzrokovane virusom Sars-CoV-2 i širenjem bolesti Covid-19, kao i katastrofalnih potresa koji su pogodili Zagreb i Sisačko-moslavačku županiju, Hrvatski Crveni križ odgovorio je promptno kako bi, provodeći aktivnosti vezane uz suzbijanje širenja bolesti, pružio materijalnu i psihološku pomoć osobama koje su uslijed krize ostale bez zaposlenja. U svakoj od navedenih kriznih situacija Hrvatski Crveni križ, kao najveća humanitarna udruga sa svim svojim djelatnostima i javnim ovlastima, dao je nemjerljiv doprinos stanovništvu koje je u tim teškim trenucima trebalo svaki oblik pomoći.

			Kako u većini slučajeva kriznih situacija vozila Hrvatskog Crvenog križa koriste autoceste za dostavu pomoći ili prijevoz operativnih snaga Hrvatskog Crvenog križa, besplatan prijevoz bi nam omogućio da osiguramo visoku razinu pomoći stanovništvu i gostima sukladno potrebama te da pravodobno reagiramo s odgovarajućim brojem operativnih snaga. Napose ističemo, kako nastojimo izjednačiti količinu i kvalitetu pomoći uvjetima u svim dijelovima Republike Hrvatske, pomažemo smanjiti razlike u stupnju razvijenosti među regijama, odnosno jačati ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju. Slijedom svega iznesenoga, predlažemo dopuniti odredbu članka 24. predmetnog Nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine kako je to naprijed navedeno.		
46	MARINETA PAVLOVIĆ	Cestarina za osobe s invaliditetom, Članak 23.	Članak 23. St. 2. uključenje u ESNC provodi se isključivo na namjenskim stazama za brzo uključenje. Prijedlog; Uvesti više staza za brzo uključivanje s jasnim oznakama i pristupom osoba s invaliditetom. Članak 23.st.3 i st. 6 u svrhu utvrđivanja identiteta, te prisutnosti u vozilu. Osoba s invaliditetom mora dati na uvid Nacionalnu iskaznicu Prijedlog ; Uvest mogućnost potvrde prisutnosti osobe kroz digitalne kanale - primjerice ; 1. putem mobilne aplikacije - korisnik potvrdi prisutnost u vozilu (koja se autentificira putem otiska prsta, PIN-a ,lica) 2. GPS ,Bluetooth u vozilu - sustav prepozna uređaj osobe u autu 3.NFC/QR kartica - sustavi mogu imati čitač na ulazu , gdje korisnik skenira Nacionalnu iskaznicu. Za radi tim GI PDSI Marineta Pavlović	Primljeno na znanje	Prema Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, osoba s propisanim stupnjem invaliditeta ostvaruje povlasticu neplaćanja cestarine kada se nalazi u bilo kojem osobnom automobilu, stoga je uključivanje u sustav naplate povezano s Nacionalnom iskaznicom nužno provesti za svaku pojedinu upotrebu autoceste pod naplatom, isključivo na namjenskoj stazi (preko mobilne aplikacije ili preko web portala uključanje neće biti moguće), a izlaskom vozila s autoceste u sustavu će prestati povezanost registarske oznake vozila s Nacionalnom iskaznicom osobe s invaliditetom. Namjenske staze će se na autocestama pod naplatom cestarine nalaziti u zoni svakog ulaska na autocestu (lokacija postojećih naplatnih postaja) i bit će vidljivo označene. Napominjemo da osoba s invaliditetom i sada, radi ostvarivanja povlastice, za svaku pojedinu vožnju na izlazu s autoceste mora predložiti svoju Nacionalnu iskaznicu, dok će u novom sustavu pravo na povlasticu dokazivati na namjenskoj stazi na ulazu na autocestu.

47	PRAVOBRANITE LJ ZA OSOBE S INVALIDITETOM	Cestarina za osobe s invaliditetom, Članak 23.	Slijedom predmetnog prijedloga zaključujemo kako će predviđeno uključivanje putem namjenske staze za brzo uključenje u ESCN – ukoliko je to nešto poput onoga što sada postoji za "Brzi ENC", značiti da se osobe s invaliditetom ne mogu uključiti na svakom ulazu autoceste. Predlažemo razmotriti mogućnost omogućavanja i osiguravanja jednakog načina i uvjeta uključivanja na svim ulazima na dionice autocesta u Republici Hrvatskoj.	Prihvaćen	Prijedlog je inkorporiran u normativno rješenje Zakona. Namjenske staze će se na autocestama pod naplatom cestarine nalaziti u zoni svakog ulaska na autocestu (lokacija postojećih naplatnih postaja) i bit će vidljivo označene.
48	PRAVOBRANITE LJ ZA OSOBE S INVALIDITETOM	Cestarina za osobe s invaliditetom, Članak 23.	Iskazujemo zadovoljstvo što je predlagatelj kroz odredbe članka 23. predmetnog prijedloga promišljao o načinu budućeg ostvarivanja prava na oslobođanje od plaćanja cestarine za osobe s invaliditetom, o čijoj smo važnosti više puta pisali u preporukama nadležnom Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, ali i izvješćima Pravobranitelja za osobe s invaliditetom. Ponavljamo kako je ovo pravo/povlastica predviđeno kao kompenzacijska mjera iz razloga nepostojanja odgovarajućeg i osoba s invaliditetom pristupačnog međugradskog i međuzupanijskog javnog prijevoza. Mnoge osobe s invaliditetom, kao i djeca s teškoćama u razvoju žive, u sredinama, vrlo često ruralnim i nedostupnim, što im znatno otežava mogućnost uključivanja u život njihove zajednice. Također, njihov invaliditet uvjetuje povremene odlaske na terapijske i rehabilitacijske postupke u specijalizirane zdravstvene ustanove. Ovakvo uređenje ovog prava/povlastice će biti potrebno sve dok ne budemo imali osigurani pristupačan javni prijevoz.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

49	MARIJA HORVAT ŠARIĆ	Cestarina za osobe s invaliditetom, Članak 23.	Poštovani, u odnosu na čl. 23. st. 7. i 8. Nacrta prijedloga Zakona o naplati cestarine upućujemo Vas da su prava i obveze subjekata za naplatu cestarine u smislu nadoknade iznosa cestarine koji nisu ostvarili zbog korištenja povlastica u prometu osoba s invaliditetom, već uređena, i to Pravilnikom o ostvarivanju prava na nadoknadu iznosa godišnje naknade za uporabu javnih cesta i cestarine za uporabu autocesta i objekata s naplatom (NN 55/2024; dalje: Pravilnik). Slijedom navedenog, za razmotriti je, je li potrebno donositi novi pravilnik koji bi propisivao dokumentaciju potrebnu za ostvarivanje prava na nadoknadu iznosa cestarine subjektima za naplatu cestarine, a budući da je predmetno pitanje već uređeno gore navedenim Pravilnikom i to čl. 3. st. 2. Pravilnika u sklopu projekta C1.4. R1-I2 Unaprjeđenje sustava korištenja prava osoba s invaliditetom u području mobilnosti, a koji je financiran iz sredstava EU kroz Nacionalni plan oporavka i otpornosti Vlade Republike Hrvatske. S poštovanjem, Marija Horvat Šarić AKD d.o.o.	Nije prihvaćen	Zakon u članku 63. propisuje prestanak pojedinih odredaba Zakona o cestama pa tako i članka 90. u dijelu koji se odnosi na cestarinu pa je stoga potrebno donijeti i novi pravilnik kako je predviđeno u članku 23. stavku 8. nacrta prijedloga Zakona.
----	---------------------	--	--	----------------	---

50	MARIJA PUOVIĆ	Cestarina za osobe s invaliditetom, Članak 23.	Slažem se komentaram gospodina Erika Balijs. Žalosno je samo koliko je sustav loše osmišljen i automatski zakida osobe s invaliditetom, odnosno, sustav je taj koji ne brine o najranjivijim skupinama.	Primljeno na znanje	Prema Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, osoba s propisanim stupnjem invaliditeta ostvaruje povlasticu neplaćanja cestarine kada se nalazi u bilo kojem osobnom automobilu, stoga je uključivanje u sustav naplate povezano s Nacionalnom iskaznicom nužno provesti za svaku pojedinu upotrebu autoceste pod naplatom, isključivo na namjenskoj stazi (preko mobilne aplikacije ili preko web portala uključivanje neće biti moguće), a izlaskom vozila s autoceste u sustavu će prestati povezanost registarske oznake vozila s Nacionalnom iskaznicom osobe s invaliditetom. Namjenske staze će se na autocestama pod naplatom cestarine nalaziti u zoni svakog ulaska na autocestu (lokacija postojećih naplatnih postaja) i bit će vidljivo označene. Napominjemo da osoba s invaliditetom i sada, radi ostvarivanja povlastice, za svaku pojedinu vožnju na izlazu s autoceste mora predložiti svoju Nacionalnu iskaznicu, dok će u novom sustavu pravo na povlasticu dokazivati na namjenskoj stazi na ulazu na autocestu. Na kraju se navodi da je Pravobraniteljica za osobe s invaliditetom, s kojom je prethodno usuglašeno ovo normativno rješenje, isto podržala.
----	---------------	--	---	---------------------	--

51	ERIK BALIJA	Cestarina za osobe s invaliditetom, Članak 23.	Naime, osobe s invaliditetom često se nalaze u situacijama kada ih prevozi druga osoba, bilo član obitelji, prijatelj ili asistent, koristeći vlastito vozilo. U takvim slučajevima, povlastica za besplatno korištenje autocesta nije primjenjiva jer je vezana uz registarsku oznaku, što direktno diskriminira korisnika povlastice koji se oslanja na pomoć drugih u svakodnevnom funkcioniranju. Razumijem i svjestan sam da je u prošlosti bilo zlouporaba navedene povlastice, te da postoji potreba za kontrolom korištenja, ali nije pravedno da zbog manjine koja zloupotrebljava povlastice, većina poštenih osoba s invaliditetom snosi posljedice. U takvim slučajevima, nadzorne službe, poput policije i inspekcija, trebale bi sustavno obavljati svoj posao i sankcionirati zloupotrebe. Problem zloupotreba nije odgovornost osoba s invaliditetom, već pitanje učinkovitosti kontrole od strane nadležnih tijela. Smatram da bi pravedno i učinkovito rješenje bilo uvođenje ENC uređaja vezanog uz osobno ime i prezime korisnika — osobe s invaliditetom. Taj bi ENC bio zamjena za sadašnju iskaznicu i koristio bi se na isti način kao i obični ENC uređaji, ali bi omogućavao prepoznavanje prava temeljenog na osobnom identitetu korisnika, a ne na registarskoj oznaci vozila. Budući da postoji registar osoba s invaliditetom, tehnički i administrativno bilo bi izvedivo da svaka osoba koja je ostvarila pravo na povlasticu, temeljem svoje dokumentacije, dobije osobni ENC uređaj s mogućnošću besplatnog korištenja autocesta. Ovim rješenjem bi se: - spriječila diskriminacija osoba koje se ne voze isključivo u vlastitom vozilu, - onemogućile zlouporabe od strane trećih osoba bez prava, - zadržala jasna evidencija i kontrola nad korištenjem povlastica. Zahvaljujem na razumijevanju i nadam se da će se razmotriti ovaj prijedlog koji ide u smjeru pravednijeg i funkcionalnijeg rješenja za sve korisnike.	Nije prihvaćen	Prema Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, osoba s propisanim stupnjem invaliditeta ostvaruje povlasticu neplaćanja cestarine kada se nalazi u bilo kojem osobnom automobilu, stoga je uključivanje u sustav naplate povezano s Nacionalnom iskaznicom nužno provesti za svaku upotrebu autoceste pod naplatom, a izlaskom vozila s autoceste u sustavu će prestati povezanost registarske oznake vozila s Nacionalnom iskaznicom osobe s invaliditetom. Dok je registarska oznaka vozila u sustavu naplate cestarine povezana s Nacionalnom iskaznicom, u vozilu mora biti osoba s invaliditetom kojoj je iskaznica izdana. Člankom 23. se omogućuje da se za sva korištenja autoceste bez invalidne osobe u vozilu može provesti uključiti u sustav naplate cestarine po ENC modelu ili prijavom registarske oznake vozila povezane s valjanim sredstvom plaćanja, kako bi cestarina bila naplaćena i kako bi se izbjegla mogućnost zlouporabe Nacionalne iskaznice. Namjenske staze će se na autocestama pod naplatom cestarine nalaziti u zoni svakog ulaska na autocestu (lokacija postojećih naplatnih postaja) i bit će vidljivo označene. Napominjemo da osoba s invaliditetom i sada, radi ostvarivanja povlastice, za svaku pojedinu vožnju na izlazu s autoceste mora predložiti svoju Nacionalnu iskaznicu, dok će u novom sustavu pravo na povlasticu dokazivati na ulazu na autocestu. Na kraju se navodi da je Pravobraniteljica za osobe s invaliditetom, s kojom je prethodno usuglašeno ovo normativno rješenje, isto podržala.
----	-------------	--	--	----------------	--

52	FILIP CETINA	Cestarina za osobe s invaliditetom, Članak 23.	Svako ulazno mjesto na cestu pod naplatom bi trebalo imati barem jednu namjensku stazu za brzo uključenje u ESNC, jer u suprotnom, osobe koje koriste povlasticu navedenu u ovom članku u budućnosti neće biti u mogućnosti koristiti sva ulazna mjesta, pošto je registracija jednokratna. Isto tako, trebalo bi razmisliti o relaksiranju odredbe da registracija vrijedi samo jednokratno jer bi to dovelo do toga da osobe iz ovog članka trebaju baš svaki put čekati (u koloni) i sa svima ostalima koji nisu registrirani, a koji su se dužni registrirati samo jednom. Prilikom nabave sustava, možda bi se mogle nabaviti kamere koje će utvrđivati nalazi li se osoba s povlasticom u vozilu, bez potrebe za višekratnom registracijom na namjenskim stazama.	Nije prihvaćen	Vezano za komentar o namjenskim stazama, iste će se na autocestama pod naplatom cestarine nalaziti u zoni svakog ulaska na autocestu (lokacija postojećih naplatnih postaja) i bit će vidljivo označene. Prijedlog o jednokratnoj registraciji se ne prihvaća. Prema Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, osoba s propisanim stupnjem invaliditeta ostvaruje povlasticu neplaćanja cestarine kada se nalazi u bilo kojem osobnom automobilu, stoga je uključivanje u sustav naplate povezano s Nacionalnom iskaznicom nužno provesti za svaku upotrebu autoceste pod naplatom, a izlaskom vozila s autoceste u sustavu će prestati povezanost registarske oznake vozila s Nacionalnom iskaznicom osobe s invaliditetom. Dok je registarska oznaka vozila u sustavu naplate cestarine povezana s Nacionalnom iskaznicom, u vozilu mora biti osoba s invaliditetom kojoj je iskaznica izdana. Člankom 23. se omogućuje da se za sva korištenja autoceste bez invalidne osobe u vozilu može provesti uključenje u sustav naplate cestarine po ENC modelu ili prijavom registarske oznake vozila povezane s valjanim sredstvom plaćanja, kako bi cestarina bila naplaćena i kako bi se izbjegla mogućnost zlouporabe Nacionalne iskaznice. Napominjemo da osoba s invaliditetom i sada, radi ostvarivanja povlastice, za svaku pojedinu vožnju na izlazu s autoceste mora predložiti svoju Nacionalnu iskaznicu, dok će u novom sustavu pravo na povlasticu dokazivati na ulazu na autocestu. Na kraju se navodi da je Pravobraniteljica za osobe s invaliditetom, s kojom je prethodno usuglašeno ovo normativno rješenje, isto podržala.
53	MARIJA DUGALIĆ	Cestarina za vozila s pravom prednosti prolaza, Članak 24.	Tekst prijedloga izmjene: U članku 24., stavku 1., iza riječi: „...vozilom kaznenih tijela ministarstva nadležnog za poslove zatvorskog sustava, koje je prema zakonu koji uređuje sigurnost prometa na	Nije prihvaćen	Važećim člankom 89.a Zakona o cestama, koje se normativno rješenje preuzima ovim Zakonom, izrijekom je propisano na koja vozila se ne primjenjuje odluka o uvođenju naplate cestarine, a među kojima nisu vozila Hrvatskog

cestama određeno kao vozilo s pravom prednosti prolaza“ predlaže se dodati:
„te vozilom Hrvatskog Crvenog križa i njegovih ustrojstvenih oblika, koje je obilježeno znakom Crvenog križa, kada se koristi za obavljanje zadaća sukladno Zakonu o Hrvatskom Crvenom križu“.

Obrazloženje:

Na temelju članaka 149. i 151. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, vozila Crvenog križa mogu se, kada to okolnosti zahtijevaju, određivati kao vozila s pravom prednosti prolaska, sukladno važećim pravilima i propisima.

Također, prema članku 29. Zakona o sustavu civilne zaštite (NN 82/15, 118/18, 31/20, 20/21), Hrvatski Crveni križ izrijekom je naveden kao temeljna operativna snaga sustava civilne zaštite, uz Hrvatsku gorsku službu spašavanja i vatrogastvo. Kao takav, Crveni križ ima zakonom propisane zadaće djelovanja u velikim nesrećama, katastrofama i drugim kriznim situacijama, koje vrlo često uključuju nužno i brzo korištenje autocesta.

Društva Hrvatskog Crvenog križa, kao javna služba, redovito obavljaju humanitarne, hitne i socijalne zadaće koje uključuju:

- pružanje pomoći ilegalnim migrantima,
- dostavu humanitarne pomoći i osnovnih potrepština,
- prijevoz starijih, nemoćnih i ranjivih osoba,
- pomoć u situacijama prometnih nesreća i izvanrednih okolnosti na cestama (npr. duža čekanja na autocestama zbog nesreća, vremenskih nepogoda ili tehničkih kvarova).

Iako su društva Hrvatskog Crvenog križa do 2010. godine bila zakonski oslobođena plaćanja cestarina, u posljednjem desetljeću to se oslobađanje osiguravalo temeljem šestomjesečnih odluka uprave Hrvatske autoceste d.o.o. (HAC), što nije sustavno, a administrativno stvara dodatne poteškoće i nesigurnost u operativnom radu. S obzirom na:

- zakonski definirane javne ovlasti i zadaće Crvenog križa (Zakon o Hrvatskom Crvenom križu),
- status temeljne operativne snage civilne zaštite (članak 29. Zakona o sustavu civilne

Crvenog križa.

			zaštite), • mogućnost određivanja kao vozila s pravom prednosti prolaza (članci 149. i 151. Zakona o sigurnosti prometa na cestama), • humanitarni karakter i javni interes rada društava Crvenog križa, predlaže se da se u članak 24. Zakona o naplati cestarina uvrsti izričita odredba o oslobađanju vozila Hrvatskog Crvenog križa i njegovih ustrojstvenih oblika od plaćanja cestarina, uz uvjet da su vozila propisno obilježena znakom Crvenog križa i koriste se za provedbu zakonom propisanih zadaća. Ova dopuna formalizirala bi postojeću praksu, osigurala pravnu jasnoću, pojednostavila operativne postupke i omogućila brži i učinkovitiji humanitarni odgovor u izvanrednim situacijama.		
54	AUTOCESTA ZAGREB-MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Cestarina za vozila s pravom prednosti prolaza, Članak 24.	Ako njegova primjena na odnose uređene postojećim ugovorima o koncesiji ne bi bila isključena, čl. 24. Konačnog prijedloga Zakona o naplati cestarine mogao bi proširiti popis korisnika koji su oslobođeni obveze plaćanja cestarine i time bitno utjecati na pravni i financijski položaj koncesionara. Predlaže se, stoga, dopuniti odredbu predmetnog članka stavkom 4. kojim će biti propisano sljedeće: „Subjektima za naplatu cestarine se iz sredstava državnog proračuna nadoknađuje iznos cestarine koji nisu ostvarili zbog primjene odredbe stavka 1. ovoga članka.“	Nije prihvaćen	Predmetno sada uređuje važeći članak 89.a Zakona o cestama, koje se normativno rješenje preuzima ovim Zakonom.
55	AUTOCESTA ZAGREB-MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Cestarina za vozila subjekata za naplatu cestarine i vozila Ministarstva, Članak 25.	Vozila subjekta za naplatu cestarine bila bi – slijedom odredbe iz čl. 25. Konačnog prijedloga Zakona o naplati cestarine– oslobođena od obveze plaćanja cestarine samo u slučajevima kad cestu koriste radi njenog građenja, održavanja i upravljanja odnosno radi naplate cestarine ili nadzora naplate cestarine. Ako je drugačije ugovoreno postojećim ugovorima o koncesiji, ovo bi rješenje moglo zadirati u postojeće pravno uređenje, pa se, na tragu odredbi iz čl. 59. Konačnog prijedloga Zakona, od primjene ove odredbe predlaže izuzeti odnose uređene postojećim ugovorima o koncesiji.	Primljeno na znanje	Ovo pitanje do sada nije bilo normativno uređeno, pa će se razmotriti opravdanost da se Zakonom o naplati cestarine od primjene navedene odredbe izuzmu postojeći ugovori o koncesiji.

56	MARTIN MILIĆ	Registracija pružatelja usluge EENC-a, Članak 28.	Nije definirano da pružatelj usluge mora biti registriran na području RH. Dvosmisleno je rečeno da se registrom obuhvaćaju samo oni u registrirani u RH (a oni neregistrirani, ne moraju biti u registru) Nadalje nije propisana kazna niti visina iste za prodavatelje van registra ili lažne prodavatelje usluge naplate EENC, a što je gorući problem kod zemalja sa sličnim sustavom naplate.	Prihvaćen	Prema EU Direktivi 2019/520, koja je 2022. preuzeta izmjenama i dopunama Zakona o cestama, pružatelj usluge EENC registrira se u državi EU u kojoj ima poslovni nastan te je u toj državi upisan u registar. Registracija je samo jedan od uvjeta koji pružatelj usluge EENC mora ispuniti da bi sa subjektom za naplatu cestarinu (u Hrvatskoj su to Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari) sklopio ugovor o pružanju svoje usluge, a ispunjavanje svih uvjeta provjerava se prije sklapanja i tijekom trajanja ugovora. Opisano normativno rješenje Zakona o cestama o EENC preuzima se u propis za koji se sada provodi javno savjetovanje.
57	ODVJETNIČKO DRUŠTVO KALLAY & PARTNERI, DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU	Prava i obveze pružatelja usluge EENC-a, Članak 29.	Predlažemo dodati stavak koji će definirati obvezu Pružatelja usluge EENC da sklope sa svim subjektima za naplatu cestarine ugovore, jer se postavlja pitanje kako će korisnici EENC-a putovati na području subjekta za naplatu ako imaju samo sklopljen ugovor s drugim subjektom za naplatu, odnosno komercijalni uvjeti između pojedinih Pružatelja usluga EENC-a i subjekta za naplatu cestarine mogu biti različiti. Tko u tom slučaju plaća naknadu i u kojem iznosu subjektu koji nema sklopljen ugovor s Pružateljem usluge EENC-a. Stoga predlažemo tekst kako slijedi: "Pružatelji usluge EENC-a koji na dan stupanja na snagu ovoga Zakona imaju sklopljen ugovor za pružanje usluge EENC-a barem za jedno područje EENC-a u Republici Hrvatskoj, obvezni su u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga zakona sklopiti ugovore o EENC-u za sva područja EENC-a u Republici Hrvatskoj."	Primljeno na znanje	Prema važećim odredbama Zakona o cestama, kojima je preuzeta Direktiva 2019/520, a koje odredbe se sada prenose u Zakon o naplati cestarine, svaki pojedini subjekt za naplatu cestarine za svoje područje EENC-a sklapa ugovor s pružateljem usluge EENC-a i ugovara naknadu. Ukoliko za pojedino područje EENC ugovor s pružateljem usluge nije sklopljen, na toj autocesti sustav neće prepoznavati ENC uređaj pružatelja usluge EENC i cestarina neće biti naplaćena od pružatelja usluge EENC-a, a subjekt za naplatu cestarine koji upravlja tom autocestom neće imati obvezu plaćanja naknade. Međutim, preispitat će se opravdanost unošenja nove prijelazne odredbe o obvezi sklapanja ugovora, s time da se imajući u vidu kako se radi o ugovornom odnosu između subjekta za naplatu cestarine i pružatelja usluge EENC, obveza sklapanja ugovora ne može propisati samo za pružatelja usluge EENC.
58	ODVJETNIČKO DRUŠTVO KALLAY & PARTNERI, DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU	Prava i obveze pružatelja usluge EENC-a, Članak 29.	Predlažemo stavak 15. regulirati na način da se predvide ugovori u množini, a obzirom da bi se ugovori trebali sklapati zasebno sa svakim pojedinim subjektom za naplatu cestarine i dogovoriti komercijalne uvjete.	Prihvaćen	Prihvaćen.

59	AUTOCESTA ZAGREB- MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Prava i obveze subjekata za naplatu cestarine, Članak 31.	Položaj i uloga pružatelja usluge naplate cestarine nije jasno definirana, npr. u kojim slučajevima bi se subjekt za naplatu cestarine (čl. 3. st. 43.) mogao naći u ulozi pružatelja usluge naplate cestarine (čl. 3. st. 41.).	Primljeno na znanje	Iz definicije subjekta za naplatu cestarine jasno proizlazi da je to pravna osoba koja upravlja autocestom i naplaćuje cestarinu, a iz definicije pružatelja usluge naplate cestarine da je to pravna osoba koja pruža uslugu naplate cestarine. Radi se o odredbama Direktive 2019/520, koje su od siječnja 2022. implementirane u Zakonu o cestama i o kojima u praksi nije bilo spornih tumačenja. Sada se ove odredbe iz Zakona o cestama prenose u Zakon o naplati cestarine.
60	AUTOCESTA ZAGREB- MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Prava i obveze subjekata za naplatu cestarine, Članak 31.	Predlaže se isključiti primjenu odredbe iz čl. 31. Prijedloga zakona Zakona o naplati cestarine na postojeće koncesionare autocesta, tako da se ona primjenjuje samo na nove koncesije ili nova koncesijska područja. Umjesto postojećih koncesionara, obveze povezane s akreditacijom, odobravanjem i općenito uređenjem odnosa s pružateljem usluge EENC-a trebale bi teretiti HAC ili Ministarstvo (već prema slučaju) jer isto, između ostalog, podrazumijeva kreiranje i implementaciju složenog sučelja između raznih pružatelja usluga EENC-a, koncesionara i Ministarstva.	Nije prihvaćen	Prema važećim odredbama Zakona o cestama, kojima je preuzeta Direktiva 2019/520, a koje odredbe se sada prenose u Zakon o naplati cestarine, svaki pojedini subjekt za naplatu cestarine za svoje područje EENC-a sklupa ugovor s pružateljem usluge EENC-a i ugovara naknadu. Ukoliko za područje EENC koju čini autocesta u koncesiji ugovor s pružateljem usluge nije sklopljen, na toj autocesti ENC uređaji pružatelja usluge EENC neće biti prihvaćani te cestarina neće biti naplaćena od Pružatelja usluge EENC-a, a koncesionar neće imati obvezu Pružatelju usluge EENC-a platiti naknadu. Napлата cestarine je temeljem postojećih ugovora o koncesiji isključivo pravo i obveza koncesionara, a usluga EENC se temelji na pravu naplate cestarine koje pravo nema ni davatelj koncesije a niti HAC.
61	ODVJETNIČKO DRUŠTVO KALLAY & PARTNERI, DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU	Prava i obveze subjekata za naplatu cestarine, Članak 31.	U stavku 3. predlažemo smanjiti rok na tri mjeseca unaprijed.	Prihvaćen	Prihvaćen

62	AUTOCESTA ZAGREB- MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Naknada za pružatelja usluge EENC-a, Članak 32.	Na tragu prethodnog komentara na čl. 31. Konačnog prijedloga Zakona o naplati cestarine, predlaže se izmijeniti odnosno dopuniti čl. 32. Konačnog prijedloga Zakona tako da iz njega bude jasno da je za plaćanje naknade pružateljima usluge EENC-a – za usluge pružene na autocestama pod postojećim koncesijama – odgovoran HAC ili Ministarstvo (već prema slučaju).	Nije prihvaćen	Prema važećim odredbama Zakona o cestama, kojima je preuzeta Direktiva 2019/520, a koje odredbe se sada prenose u Zakon o naplati cestarine, svaki pojedini subjekt za naplatu cestarine za svoje područje EENC-a sklapa ugovor s pružateljem usluge EENC-a i ugovara naknadu. Ukoliko za područje EENC koju čini autocesta u koncesiji ugovor s pružateljem usluge nije sklopljen, na toj autocesti sustav neće prepoznavati ENC uređaj pružatelja usluge EENC i cestarina neće biti naplaćena od Pružatelja usluge EENC-a, a koncesionar neće imati obvezu plaćanja naknade.
63	AUTOCESTA ZAGREB- MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Sastavnice interoperabilnosti, Članak 37.	U čl. 37 st. 9. Konačnog prijedloga Zakona o naplati cestarine treba ispraviti omašku u pisanju i naznačiti "pred tijelom iz stavka 8." umjesto "pred tijelom iz stavka 9."	Prihvaćen	Prihvaćen.
64	AUTOCESTA ZAGREB- MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Nadzor naplate cestarine, Članak 38.	Odredbe čl. 38. i 39. Konačnog prijedloga Zakona o naplati cestarine trebale bi ostaviti prostora za to da se poslovi nadzora naplate cestarine na autocestama pod postojećim koncesijama prepuste trećim osobama (i ne terete subjekta za naplatu cestarine) ako je tako nešto predviđeno ugovorom o koncesiji ili njegovim naknadnim izmjenama.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
65	ODVJETNIČKO DRUŠTVO KALLAY & PARTNERI, DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU	Nadzor naplate cestarine koji provodi Ministarstvo, Članak 43.	Vezano uz stavak 15, način izdavanja vozačkih dozvola razlikuje se od zemlje do zemlje i ovisi o administrativnoj organizaciji države. Dakle, predloženi tekst odredbe ima smisla samo za hrvatske vozačke dozvole i one koje izdaje policija, a što sa inozemnim koji nisu izdani od strane policije? Predlažemo riječi "policijskoj upravi ili policijskoj postaji koja ju je izdala" zamijeniti sa "tijelu koje ju je izdalo".	Nije prihvaćen	Prijedlog se prihvaća, na način da se u predmetnoj odredbi iza riječi "policijskoj upravi ili policijskoj postaji koja ju je izdala" dodaju riječi: "odnosno drugom tijelu koje ju je izdalo".

66	DINKO DEŠKOVIĆ	Dužnost davanja vjerodostojnih podataka o osobi koja je upravljala vozilom/korisniku, Članak 46.	(1) Vlasnik vozila ili osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora dužan je na zahtjev subjekta za naplatu cestarine dati vjerodostojan podatak o identitetu osobe koja je upravljala vozilom u vrijeme upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom, a za koju upotrebu je utvrđeno neplaćanje vinjeta, s tim da se dostava podataka o više osoba ne smatra dostavom vjerodostojnih podataka o identitetu osobe kojoj je dao vozilo na upravljanje. (2) Kad je vlasnik vozila pravna osoba, podatke iz stavka 1. ovoga članka dužna je dati odgovorna osoba u pravnoj osobi.	Nije prihvaćen	Zakon o naplati cestarine preuzima sada važeće i primijenjeno normativno rješenje Zakona o cestama o cestarini za korištenje autoceste ili pojedinog cestovnog objekata pod naplatom, koja se plaća u iznosu određenom na temelju duljine autoceste koju je vozilo koristilo (a ne na temelju vremena korištenja) i skupine u koju se razvrstava vozilo.
67	AUTOCESTA ZAGREB-MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Kontaktna točka i postupak razmjene informacija vezanih za neplaćanje cestarine, Članak 48.	Konačni prijedlog Zakona o naplati cestarine ne predviđa način identifikacije i razmjene informacija o vozilu registriranom izvan EU.	Primljeno na znanje	Razmjena podataka s trećim zemljama je predmet propisa međunarodnog prava odnosno međunarodnih ugovora.

68	DINKO DEŠKOVIĆ	Izveščivanje o razmjeni informacija vezanih za neplaćanje cestarine, Članak 49.	(1) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove dostavlja Ministarstvu godišnje izvješće o informacijama koje su iz nacionalne evidencije registriranih i označenih vozila upotrebom računalne aplikacije Europskog informacijskog sustava za prometne i vozačke dozvole (Eucaris) proslijeđene u druge države članice Europske unije, u roku od 30 dana od isteka kalendarske godine. (2) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove dostavlja Ministarstvu godišnje izvješće o broju automatiziranih pretraživanja koja je provelo preko nacionalnih kontaktnih točki država članica Europske unije u kojima su registrirana vozila za koja nije plaćena vinjeta u Republici Hrvatskoj te o broju neispunjenih zahtjeva, u roku od 30 dana od isteka kalendarske godine. (3) Ministarstvo, na temelju podataka iz stavka 2. ovoga članka koje dobiva od ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, izrađuje sveobuhvatno izvješće o broju automatiziranih pretraživanja koja je provelo ministarstvo nadležno za unutarnje poslove preko nacionalnih kontaktnih točki država članica Europske unije u kojima su registrirana vozila za koja nije plaćena vinjeta te o broju neispunjenih zahtjeva. (4) Sveobuhvatno izvješće iz stavka 3. ovoga članka uključuje i opis postupanja za naplatu vinjeta sukladno ovom Zakonu, s podacima koliki je udio naplaćene cestarine na temelju pisane obavijesti, koliki je udio cestarine naplaćene u sudskom postupku te koliki je udio nenaplaćene cestarine. (5) Sveobuhvatno izvješće iz stavka 3. ovoga članka Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji svake tri godine.	Nije prihvaćen	Prijedlog izmjena u članku 49. nije prihvatljiv jer se za upotrebu autocesta svim vozilima naplaćuje cestarina, ovisno o duljini prijeđene dionice i skupini u koju se vozilo razvrstava, a ne naknada na bazi vremena korištenja.
69	AUTOCESTA ZAGREB-MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Inspekcijski nadzor, Članak 51.	Čl. 51. st. 2. točka 1 Konačnog prijedloga Zakona o naplati cestarine se upućuje na odredbe pravilnika iz čl. 7. st. 11. Konačnog prijedloga Zakona, iako Konačni prijedlog Zakona ne sadrži čl. 7. st. 11.	Prihvaćen	Ovdje se radi o pravilniku iz članka 7. stavka 10. Zakona.

70	PRAVOBRANITE LJ ZA OSOBE S INVALIDITETOM	Prekršaji korisnika, Članak 54.	Predlažemo propisati taksativnu i konkretnu sankciju za slučajeve zloupotrebe Nacionalne iskaznice za osobe s invaliditetom prilikom ostvarivanja prava na oslobađanje od plaćanja cestari. Propisana sankcija bi prema našem mišljenju trebala imati preventivni i odvraćajući karakter, a trebala bi se sastojati od novčane kazne i za nositelja prava i za osobu koja je iskaznicu neovlašteno koristila.	Nije prihvaćen	Predložena pekršajna odgovornost propisana je u članku 22. Zakona o povlasticama u prometu (Narodne novine 133/23).
71	AUTOCESTA ZAGREB-MACELJ DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU ZA UPRAVLJANJE, GRAĐENJE I ODRŽAVANJE AUTOCESTA	Izuzeća od primjene pojedinih odredbi Zakona na važeće ugovore o koncesiji, Članak 59.	Čl. 59. st. 2. nacrtu Konačnog prijedloga Zakona o naplati cestarine, omaškom isključuje primjenu čl. 9. st. 3. Konačnog prijedloga Zakona, iako Konačni prijedlog Zakona ne sadrži čl. 9. st. 3.	Prihvaćen	Primjedba se prihvaća na način da se u članku 59. briše stavak 2.
72	ODVJETNIČKO DRUŠTVO KALLAY & PARTNERI, DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU	Uređenje međusobnih odnosa subjekata za naplatu cestarine, Članak 61.	Smatramo da za ovakvu obvezu treba propisati rok kao i za Opće uvjete, "od dana stupanja na snagu pravilnika iz članka 13. stavka 3. ovoga Zakona", jer ne znamo što će sve u tom pravilniku biti propisano, a čiji rok donošenja je 90 dana od stupanja na snagu ovog zakona. Sukladno trenutnom tekstu subjekti za naplatu cestarine moraju urediti međusobne odnose prije nego li Ministarstvo donese provedbene pravilnike, a što ne bi trebao biti slučaj.	Prihvaćen	Prihvaćen.

**IZJAVA O USKLADENOSTI PRIJEDLOGA PROPISA S PRAVNOM STEČEVINOM
EUROPSKE UNIJE**

1. Naziv prijedloga propisa

Zakon o naplati cestarine

2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

3. Veza s Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije

Predviđeno Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2025. godinu.

Rok: IV. kvartal 2025.

4. Preuzimanje odnosno provedba pravne stečevine Europske unije

a) Odredbe primarnih izvora prava Europske unije

Ugovor o funkcioniranju Europske unije
članak/članci čl.91. st.1

b) Sekundarni izvori prava Europske unije

Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (Tekst značajan za EGP.) (SL L 91, 29.3.2019.)

32019L0520

- Članak 19. bit će preuzeto: Pravilnik o korištenju ESNC (24.09.2026)
- Članak 21. bit će preuzeto: Pravilnik o registraciji pružatelja usluga EENC U Republici Hrvatskoj (NN 28/22)
- Članak 24. preuzeto: Pravilnik o pisanoj obavijesti o neplaćanju cestarine (NN 28/2022)
- Prilog 2. bit će preuzeto: Pravilnik o pisanoj obavijesti o neplaćanju cestarine (NN 28/2022) (04.03.2022)
- Prilog 1. preuzeto: Pravilnik o podacima kod automatiziranog pretraživanja evidencija o vozilima i vlasnicima ili korisnicima vozila (NN 28/2022)
- Članak 20. preuzeto: Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o cestama (NN 144/2021)

Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila (SL L 69, 4.3.2022.)

32022L0362

- Članak 1. preuzeto: Pravilnik o cestarini (NN 130/13, 122/14, 96/17, 151/22, 88/24, 110/25) (NN 130/13, 122/14, 96/17, 151/22, 88/24, 110/25)
- Članci 2. i 3. preuzeto: Pravilnik o izmjeni i dopuni Pravilnika o podacima kod automatiziranog pretraživanja evidencija o vozilima i vlasnicima ili korisnicima vozila (NN 88/2024)
- Prilog 1. preuzeto: Pravilnik o cestarini (NN 130/13)

c) Ostali izvori prava Europske unije

-

5. Prilog: tablice usporednih prikaza za propise kojima se preuzimaju odredbe sekundarnih izvora prava Europske unije u zakonodavstvo Republike Hrvatske

Da.

Potpis EU koordinatora stručnog nositelja izrade prijedloga propisa, datum i pečat

Žarko Tušek

Državni tajnik



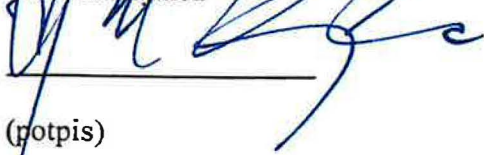
(potpis)



Potpis EU koordinatora Ministarstva vanjskih i europskih poslova, datum i pečat

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica



(potpis)





USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

1. Naziv propisa Europske unije

Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (Tekst značajan za EGP.)

2. Naziv prijedloga propisa

Zakon o naplati cestarine

3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa

a)	b)	c)	d)
Odredbe propisa Europske unije	Odredbe prijedloga propisa	Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga propisa?	Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)

POGLAVLJE I. OPĆE ODREDBE Članak 1. Predmet i područje primjene 1. Ovom Direktivom utvrđuju se uvjeti koji su potrebni za sljedeće svrhe: (a)osiguravanje interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine na cijeloj cestovnoj mreži Unije, gradskim i međugradskim autocestama, glavnim i sporednim cestama te različitim strukturama, kao što su tuneli ili mostovi, i trajektima; i (b)olakšavanje prekogranične razmjene podataka iz registra vozila u vezi s vozilima i vlasnicima ili korisnicima vozila za koje je utvrđeno neplaćanje bilo koje vrste cestarina u Uniji. Kako bi se poštovalo načelo supsidijarnosti, ova se Direktiva primjenjuje ne dovodeći u pitanje odluke država članica o naplaćivanju cestarina za određene vrste vozila i utvrđivanju visine tih cestarina te namjeni za koju se te cestarine naplaćuju. 2. Članci od 3. do 22. ne primjenjuju se na:		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe Direktive o predmetu i području primjene
---	--	---------------------------	--

(a)sustave za naplatu cestarine koji nisu elektronički u smislu članka 2. točke 10.; i (b)male, isključivo lokalne sustave za naplatu cestarina za koje bi troškovi usklađivanja sa zahtjevima iz članaka od 3. do 22. bili nerazmjerni koristima. 3. Ova se Direktiva ne primjenjuje na naknade za parkiranje. 4. Cilj interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Uniji postiže se s pomoću usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC) koja nadopunjuje nacionalne usluge elektroničke naplate cestarine u državama članicama. 5. Ako se nacionalnim pravom zahtijeva da se korisnik obavijesti o obvezi plaćanja prije nego što se može utvrditi neplaćanje cestarine, države članice ovu Direktivu mogu primijeniti i s ciljem identificiranja vlasnika ili korisnika vozila i samog vozila u svrhu obavješćivanja, samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti: (a)nema drugih načina da se identificira vlasnik ili korisnik vozila; i (b)dostavljanje obavijesti vlasniku ili korisniku vozila o obvezi plaćanja predstavlja obvezan korak u postupku plaćanja cestarine u okviru nacionalnog prava.			
---	--	--	--

6. Ako država članica primjenjuje stavak 5., poduzima potrebne mjere kako bi osigurala da sve daljnje postupke u pogledu obveze plaćanja cestarine provode javna tijela. Upućivanja na neplaćanje cestarine u ovoj Direktivi uključuju slučajeve obuhvaćene stavkom 5. ako država članica u kojoj je došlo do neplaćanja cestarine primjenjuje taj stavak.			
Članak 2. Definicije Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije: 1. „usluga naplate cestarine” znači usluga kojom se korisnicima omogućuje da upotrebljavaju vozilo u jednom području EENC-a ili više njih na temelju jednog ugovora i, prema potrebi, s jednim komadom opreme u vozilu te koja uključuje: (a) ako je potrebno, osiguravanje prilagođene opreme u vozilu korisnicima i održavanje njezine funkcionalnosti; (b) jamstvo da korisnik subjektu za naplatu cestarine plaća traženu cestarinu;	Pojmovi Članak 3. (1) Pojedini pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeća značenja: 1) „akreditacija“ je postupak, koji utvrđuje i kojim upravlja subjekt za naplatu cestarine, a koji pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine mora proći prije odobrenja pružanja usluge EENC u području EENC	U potpunosti preuzeto	

(c)osiguravanje sredstava plaćanja korisniku ili prihvatanje postojećeg sredstva plaćanja; (d) naplaćivanje cestarine korisniku; (e)upravljanje odnosima s korisnicima; i (f)provedbu i pridržavanje pravila o sigurnosti i privatnosti za sustave za naplatu cestarine; 2.„pružatelj usluge naplate cestarine” znači pravni subjekt koji pruža usluge naplate cestarine u jednom ili više područja EENC-a za jednu ili više kategorija vozila; 3.„subjekt za naplatu cestarine” znači javni ili privatni subjekt koji naplaćuje cestarine za prometovanje vozila na području EENC-a; 4.„imenovani subjekt za naplatu cestarine” znači javni ili privatni pravni subjekt koji je imenovan kao subjekt za naplatu cestarine u budućem području EENC-a; 5.„usluga Europske elektroničke naplate cestarine (EENC)” znači usluga naplate cestarine koju pružatelj usluge EENC-a pruža korisniku EENC-a u jednom ili više područja EENC-a na temelju ugovora; 6.„pružatelj usluge EENC-a” znači subjekt koji, na temelju odvojenog ugovora, korisniku EENC-a odobrava pristup EENC-u i prenosi cestarine relevantnom subjektu za naplatu cestarine te koji je registriran u državi članici u kojoj ima poslovni nastan;	2) „autocesta“ je javna cesta razvrstana kao autocesta temeljem zakona koji uređuje cestovnu infrastrukturu 3) „automatizirano pretraživanje“ je proces internetskog pristupa bazama podataka država članica Europske unije koje sadrže podatke o vozilima i vlasnicima odnosno korisnicima vozila 4) „bitno izmijenjen režim naplate cestarina ili naknada“ znači režim naplate cestarina ili naknada u kojem se očekuje da će izmjena cijena povećati prihode za više od 10 % u usporedbi s prethodnom obračunskom godinom, isključujući učinak povećanja prometa i nakon korekcije za inflaciju mjerenu na temelju promjena u harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena za cijelu Europsku uniju, isključujući energiju i		
---	---	--	--

7. „korisnik EENC-a” znači fizička ili pravna osoba koja ima ugovor s pružateljem usluge EENC-a za pristup EENC-u; 8. „područje EENC-a” znači cesta, cestovna mreža, građevina poput mosta ili tunela, ili trajekt, na kojima se cestarine prikupljaju elektroničkim sustavom za naplatu cestarine; 9. „sustav usklađen s EENC-om” znači skup elemenata elektroničkog sustava za naplatu cestarine koji su posebno potrebni za uključivanje pružatelja usluge EENC-a u sustav i za funkcioniranje EENC-a; 10. „elektronički sustav za naplatu cestarine” znači sustav za naplatu cestarine u kojem se obveza korisnika da plati cestarinu isključivo aktivira i povezana je s automatskim prepoznavanjem prisutnosti vozila na određenoj lokaciji s pomoću komunikacije na daljinu s opremom u vozilu ili automatskim prepoznavanjem registarskih pločica; 11. „oprema u vozilu” znači potpuni sklop hardverskih i softverskih komponenata koji se treba koristiti kao dio usluge naplate cestarine, a koji je ugrađen u vozilo ili se u njemu prevozi radi prikupljanja, pohrane, obrade i primanja/slanja podataka na daljinu, bilo kao poseban uređaj ili ugrađen u vozilo; 12. „glavni pružatelj usluga” znači pružatelj usluge naplate cestarine sa specifičnim	neprerađenu hranu, kako ga je objavila Europska komisija 5) „cestarina“ je naknada za upotrebu autoceste ili objekta pod naplatom, čiji se iznos određuje u skladu s odredbama ovoga Zakona 6) „elektronički sustav za naplatu cestarine“ je sustav za naplatu cestarine u kojem se obveza korisnika da plati cestarinu isključivo aktivira i povezana je s automatskim prepoznavanjem prisutnosti vozila na određenoj točki naplate cestarine, pomoću komunikacije na daljinu s opremom u vozilu ili automatskim prepoznavanjem registarskih pločica 7) „elektronički sustav za naplatu cestarine u Republici Hrvatskoj (u daljnjem tekstu: ESNC)“, je sustav za naplatu cestarine u slobodnom toku		
--	--	--	--

obvezama, kao što je obveza potpisivanja ugovorâ sa svim zainteresiranim korisnicima, ili posebnim pravima, kao što su posebna naknada ili zajamčeni dugoročni ugovor, različitima od prava i obveza drugih pružatelja usluga; 13. „sastavnica interoperabilnosti” znači bilo koja osnovna komponenta, skupina komponenti, podsklop ili cjelovit sklop opreme, koji su ugrađeni ili namijenjeni ugradnji u EENC i o kojima izravno ili neizravno ovisi interoperabilnost usluge, uključujući materijalne i nematerijalne predmete kao što je softver; 14. „primjerenost za upotrebu” znači sposobnost sastavnice interoperabilnosti koja je reprezentativno ugrađena u EENC da zajedno u radu sa sustavom subjekta za naplatu cestarine postigne i zadrži utvrđenu učinkovitost; 15. „podaci za obračun cestarine” znači informacije koje utvrđuje nadležni subjekt za naplatu cestarine, a koje su potrebne za određivanje visine cestarine koja se plaća za prometovanje vozila na određenom području naplate cestarine i za zaključenje transakcije naplate cestarine; 16. „prijava cestarine” znači izjava namijenjena subjektu za naplatu cestarine kojom se potvrđuje prisutnost vozila na području EENC-a u obliku koji je dogovoren između pružatelja usluge	vozila, koji koristi tehnologiju propisanu ovim Zakonom, a u skladu s organizacijsko poslovnim modelom pružanja dijeljenih usluga tijelima javnog sektora korištenjem zajedničkih poslovnih rješenja, zajedničkih usluga informacijsko komunikacijske tehnologije i razmjenom podataka putem središnjeg sustava interoperabilnosti kao jedinstvenog sustava sigurne razmjene podataka između javnih elektroničkih sustava i usluga 8) „Europska elektronička naplata cestarine (dalje u tekstu: EENC)“ je usluga naplate cestarine koju pružatelj usluge EENC-a pruža korisniku EENC-a, u jednom ili više područja EENC-a, na temelju ugovora 9) „glavni pružatelj usluga“ je pružatelj usluge naplate cestarine sa specifičnim obvezama, kao što je obveza		
---	--	--	--

naplate cestarine i subjekta za naplatu cestarine; 17. „parametri za klasifikaciju vozila” znači podaci o vozilu u skladu s kojima se obračunava cestarina na temelju podataka za obračun cestarine; 18. „pozadinski ured” znači središnji elektronički sustav koji upotrebljava subjekt za naplatu cestarine, skupina subjekata za naplatu cestarine koji su stvorili čvorište interoperabilnosti ili pružatelj usluge EENC-a u svrhu prikupljanja, obrade i slanja informacija u okviru elektroničkog sustava za naplatu cestarine; 19. „znatno izmijenjen sustav” znači postojeći elektronički sustav za naplatu cestarine koji je izmijenjen ili se mijenja, zbog čega se od pružatelja usluge EENC-a zahtijeva da uvedu izmjene sastavnica interoperabilnosti koje su aktivne, poput reprogramiranja ili prilagodbe sučelja njihovih pozadinskih ureda, do te mjere da je potrebna ponovna akreditacija; 20. „akreditacija” znači postupak koji utvrđuje i kojim upravlja subjekt za naplatu cestarine, a koji pružatelj usluge EENC-a mora proći prije odobrenja pružanja usluge EENC-a u području EENC-a; 21. „cestarina” znači pristojba koju korisnik ceste mora platiti za prometovanje na određenoj cesti, cestovnoj mreži,	potpisivanja ugovora sa svim zainteresiranim korisnicima, ili posebnim pravima, kao što su posebna naknada ili zajamčeni dugoročni ugovor, različitima od prava i obveza drugih pružatelja usluga 10) „Hrvatske autoceste d.o.o.” je društvo s ograničenom odgovornošću za upravljanje, građenje, rekonstrukciju i održavanje autocesta osnovano na temelju zakona koje uređuje cestovnu infrastrukturu i ima prava i obveze subjekta za naplatu cestarine 11) „imenovani subjekt za naplatu cestarine” je pravna osoba koja u području EENC-a, u skladu s odredbama ovoga Zakona, izravno, odnosno na temelju dodijeljene koncesije, ima prava i obveze subjekta za naplatu cestarine		
--	---	--	--

građevini poput mosta ili tunela, ili trajektu; 22. „neplaćanje cestarine” znači kažnjivo djelo koje se sastoji od toga da korisnik ceste nije platio cestarinu u državi članici, a definirano je relevantnim nacionalnim odredbama te države članice; 23. „država članica registracije” znači država članica u kojoj je registrirano vozilo koje podliježe plaćanju cestarine; 24. „nacionalna kontaktna točka” znači imenovano nadležno tijelo države članice za prekograničnu razmjenu podataka iz registra vozila; 25. „automatizirano pretraživanje” znači postupak internetskog pristupa za uvid u baze podataka jedne države članice, više njih ili svih njih; 26. „vozilo” znači motorno vozilo ili skup povezanih vozila koja su namijenjena ili se koriste za cestovni prijevoz putnika ili robe; 27. „korisnik vozila” znači osoba u čije je ime vozilo registrirano, kako je utvrđeno u pravu države članice registracije; 28. „teško vozilo” znači vozilo čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 tone; 29. „lako vozilo” znači vozilo čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tone.	12) „infrastrukturna pristojba“ je pristojba koja se naplaćuje za nadoknadu nastalih troškova izgradnje, održavanja, upravljanja, poslovanja i razvoja, vezanih za autocestu i objekt pod naplatom 13) „inspektor naplate cestarine“ je službena osoba ministarstva nadležnog za cestovnu infrastrukturu koja obavlja inspekcijske poslove nadzora naplate cestarine u skladu s odredbama ovoga Zakona 14) „koncesijska cestarina“ je cestarina koja se utvrđuje i naplaćuje na temelju ugovora o koncesiji 15) „koncesionar“ je pravna osoba kojoj je na temelju zakona koji uređuje cestovnu infrastrukturu i zakona koji uređuje koncesije dodijeljena koncesija za građenje i upravljanje autocestom i		
---	--	--	--

	pojedininim cestovnim objektima na državnoj cesti i ima prava i obveze subjekta za naplatu cestarine 16) „korisnik“ je vlasnik vozila, osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, korisnik uređaja za elektroničku naplatu cestarine i vozač 17) „korisnik EENC-a“ je fizička ili pravna osoba koja ima ugovor s pružateljem usluge EENC-a za pristup EENC-u 18) „korisnik uređaja za elektroničku naplatu cestarine (dalje u tekstu: korisnik ENC uređaja)“ je fizička ili pravna osoba koja je evidentirana kao korisnik ENC uređaja u sustavima elektroničke naplate cestarine subjekata za naplatu cestarine odnosno u ESNC		
--	---	--	--

	19) „lako vozilo“ je vozilo čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tone 20) „Ministarstvo“ je ministarstvo nadležno za cestovnu infrastrukturu 21) „model uključenja u ESNC putem uređaja za elektroničku naplatu cestarine (dalje u tekstu: ENC model)“ znači uključenje u ESNC unosom oznaka s registarske pločice vozila, podataka o uređaju za elektronički naplatu cestarine i valjanog sredstva plaćanja cestarine 22) „model uključenja u ESNC putem oznaka s registarske pločice vozila (dalje u tekstu: APRP model)“ znači uključenje u ESNC unosom oznaka s registarske pločice		
--	---	--	--

	vozila i valjanog sredstva plaćanja cestarine 23) „nadzornik“ je fizička osoba ovlaštena u skladu s ovim Zakonom za obavljanje poslova nadzora naplate cestarine u ime i za račun subjekta za naplatu cestarine 24) „naknada zbog zagušenja“ je naknada koja se naplaćuje po vozilu kako bi se nadoknadili troškovi nastali zbog zagušenja te kako bi se zagušenje smanjilo 25) „naplatna dionica“ predstavlja dio autoceste ili objekt pod naplatom za koji je odlukom iz članka 5. stavka 6. ovoga Zakona uvedena naplata cestarine 26) „naplatna skupina“ je skupina u koju se raspoređuju vozila za potrebe naplate		
--	--	--	--

	cestarine, prema osobinama vozila koja su povezana s oštećenjem autoceste i objekta pod naplatom tijekom njihove upotrebe 27) „naplatno korisničko mjesto“ je mjesto na kojem se korisnik autoceste i objekta pod naplatom za koje je u skladu s ovim Zakonom uvedena naplata cestarine, uključuje u ESNC i dobiva informacije vezane uz elektroničku naplatu cestarine 28) „neplaćanje cestarine“ je upotreba autoceste ili objekta pod naplatom bez uključanja u ESNC u skladu s člankom 16. stavcima 7. i 8. ovoga Zakona 29) „objekt pod naplatom“ je pojedini cestovni objekt na državnoj cesti za koji je u skladu s ovim Zakonom uvedena naplata cestarine		
--	---	--	--

	30) „Opći uvjeti poslovanja“ su skup komercijalnih uvjeta pod kojima se upotrebljava autocesta i objekt pod naplatom koje u skladu s ovim Zakonom donose subjekti za naplatu cestarine za autoceste i objekte pod naplatom kojima upravljaju 31) „oprema u vozilu“ uključuje potpuni sklop hardverskih i softverskih komponenata koji se treba koristiti kao dio usluge elektroničke naplate cestarine, a koji je ugrađen u vozilo ili se u njemu nalazi radi prikupljanja, pohrane, obrade i primanja/slanja podataka na daljinu 32) „osobni automobil“ je lako vozilo namijenjeno prijevozu najviše osam osoba, uz vozača		
--	--	--	--

	33) „parametri za klasifikaciju vozila na području EENC“ su podaci o vozilu u skladu s kojima se obračunava cestarina, na temelju podataka za obračun cestarine 34) „podaci za obračun cestarine na području EENC“ su informacije koje utvrđuje nadležni subjekt za naplatu cestarine, a koje su potrebne za određivanje visine cestarine, koja se plaća za upotrebu autoceste na određenom području naplate cestarine i za zaključenje transakcije naplate cestarine 35) „područje EENC-a“ čine cesta, cestovna mreža, građevina poput mosta ili tunela na kojima se cestarina naplaćuje putem elektroničkog sustava za naplatu cestarine 36) „ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba“ je		
--	---	--	--

	ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja, podijeljen s brojem kilometara koje su vozila prešla na autocestama i objektima pod naplatom na kojima se naplaćivala infrastrukturna pristojba tijekom toga razdoblja 37) „prijava cestarine na području EENC-a“ je izjava u obliku podataka namijenjenih subjektu za naplatu cestarine, kojom se potvrđuje prisutnost vozila na području EENC-a, u obliku koji je dogovoren između pružatelja usluge naplate cestarine i subjekta za naplatu cestarine 38) „primjerenost za upotrebu“ je sposobnost sastavnice interoperabilnosti, koja je reprezentativno ugrađena u EENC, da zajedno u radu sa sustavom subjekta za naplatu cestarine postigne i zadrži utvrđenu učinkovitost		
--	--	--	--

	39) „pristojba za vanjske troškove“ je pristojba koja se naplaćuje radi nadoknade nastalih troškova vezanih za onečišćenje zraka i/ili štetne učinke buke i/ili emisije CO₂ koje uzrokuje cestovni promet 40) „Pružatelj usluge EENC-a“ je pravna osoba koja, na temelju posebnog ugovora, korisniku EENC-a odobrava pristup EENC-u i plaća cestarinu relevantnom subjektu za naplatu cestarine te koja je registrirana u pojedinoj državi članici Europske unije u kojoj ima poslovni nastan 41) „pružatelj usluge naplate cestarine“ je pravna osoba koja pruža usluge naplate cestarine, u jednom ili više područja EENC-a, za jednu ili više kategorija vozila		
--	--	--	--

	42) „Sastavnica interoperabilnosti“ je bilo koja osnovna komponenta, skupina komponenti, podsklop ili cjelovit sklop opreme, koji su ugrađeni ili namijenjeni ugradnji u EENC i o kojima, izravno ili neizravno, ovisi interoperabilnost usluge, uključujući materijalne i nematerijalne predmete, kao što je softver 43) „subjekt za naplatu cestarine“ je pravna osoba koja upravlja autocestom odnosno objektom pod naplatom i implementiranim elektroničkim sustavom naplate cestarine te naplaćuje cestarinu na području EENC-a 44) „sustav usklađen s EENC-om“ čini skup elemenata elektroničkog sustava za naplatu cestarine koji su posebno potrebni za		
--	--	--	--

	uključivanje pružateljā usluge EENC-a u sustav i za funkcioniranje EENC-a 45) „Sustav za sigurnosnu pohranu platnih podataka i elektroničko plaćanje“ je informacijski sustav certificiran Level 1 razinom PCIDSS (Payment Card Industry Data Security Standard) za podršku elektroničkom plaćanju, obradu i razmjenu podataka o platnim instrumentima (platnoj kartici i IBAN-u) s bankama izdavateljima i prihvatiteljima platnih instrumenata 46) „teško vozilo“ je vozilo čija najveća dopuštena masa vozila prelazi 3,5 tone 47) „točka naplate cestarine“ je mjesto na autocesti ili objektu pod naplatom na kojem se nalazi oprema za prepoznavanje parametara		
--	---	--	--

	vozila u svrhu evidentiranja prolaska vozilom i određivanja visine cestarine za vožnju u slobodnom toku te za provjeru valjanosti sredstava plaćanja 48) „trošak emisija CO₂ zbog prometa“ je trošak štete uzrokovane ispuštanjem CO₂ za vrijeme rada vozila 49) „trošak onečišćenja bukom zbog prometa“ je trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane bukom koju emitiraju vozila u cestovnom prometu ili koja nastaje zbog dodira vozila s površinom ceste 50) „trošak onečišćenja zraka zbog prometa“ je trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane ispuštanjem čestičnih tvari i prekursora ozona, kao što su dušikov oksid i isparivi organski spojevi, za vrijeme prometovanja vozila		
--	---	--	--

	51) „troškovi financiranja“ su kamate na kredite i povrat na financiranje iz naknade za financiranje građenja i održavanja javnih cesta propisane zakonom koji uređuje cestovnu infrastrukturu 52) „troškovi izgradnje“ su troškovi povezani s izgradnjom, u koje se mogu uključiti troškovi financiranja 53) „upotreba autoceste ili objekta pod naplatom“ je vožnja vozilom kao i zaustavljanje i parkiranje vozila na autocesti ili objektu pod naplatom 54) „uređaj za elektroničku naplatu cestarine (dalje u tekstu: ENC uređaj)“ je oprema u vozilu koja se koristi za uslugu elektroničke		
--	---	--	--

	naplate cestarine u Republici Hrvatskoj 55) „valjano sredstvo plaćanja“ je sredstvo plaćanja cestarine u obliku kreditne kartice, debitne kartice, uslužne kartice, odnosno pretplate dostatnog iznosa za koje je Općim uvjetima poslovanja predviđena mogućnost uključenja u ESNC, kojim se za svaku upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom osigurava naplata pripadajućeg iznosa cestarine 56) „vozilo“ znači motorno vozilo ili skup povezanih vozila koja su namijenjena ili se koriste za cestovni prijevoz putnika ili robe 57) „zagušenje“ je stanje u kojem se opseg ostvarenog prometa približava projektiranom kapacitetu ceste ili ga premašuje		
--	---	--	--

	58) „znatno izmijenjen sustav“ je postojeći elektronički sustav za naplatu cestarine koji je izmijenjen ili se mijenja, zbog čega se od pružatelja usluge EENC-a zahtijeva da uvedu izmjene sastavnica interoperabilnosti koje su aktivne, poput reprogramiranja ili prilagodbe sučelja njihovih pozadinskih ureda, do te mjere da je potrebna ponovna akreditacija. (2) Izrazi korišteni u ovom Zakonu, čije značenje nije određeno u stavku 1. ovoga članka, imaju isto značenje kao što ga određuju posebni propisi.		
Članak 3. Tehnološka rješenja 1. Za sve nove elektroničke sustave za naplatu cestarine koji zahtijevaju ugradnju ili upotrebu opreme u vozilu koriste se za izvođenje elektroničkih transakcija naplate cestarine jedna ili više sljedećih tehnologija:	Tehnološka rješenja Članak 27. (1) Pružatelji usluge EENC-a korisnicima EENC-a imaju obvezu	U potpunosti preuzeto	

(a) satelitsko određivanje položaja; (b) mobilne komunikacije; (c) mikrovalna tehnologija na frekvenciji 5,8 GHz. Postojeći elektronički sustavi za naplatu cestarine koji zahtijevaju ugradnju ili upotrebu opreme u vozilu i upotrebljavaju druge tehnologije moraju ispunjavati zahtjeve navedene u prvom podstavku ovog stavka ako se provedu znatna tehnološka poboljšanja. 2. Komisija, u skladu s postupkom utvrđenim Direktivom (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća (12), zahtijeva da odgovarajuća tijela za normizaciju u što kraćem roku donesu norme za područje elektroničkih sustava za naplatu cestarine u vezi s tehnologijama navedenima u stavku 1. prvom podstavku i tehnologijom automatskog prepoznavanja registarskih pločica te da ih ažuriraju prema potrebi. Komisija zahtijeva da tijela za normizaciju osiguraju neprekidnu kompatibilnost sastavnica interoperabilnosti. 3. Oprema u vozilu koja se služi tehnologijom satelitskog određivanja položaja i koja je stavljena na tržište nakon 19. listopada 2021. mora biti kompatibilna s uslugama određivanja položaja koje pružaju	ponuditi opremu u vozilu koja je prikladna za upotrebu, interoperabilna i koja može komunicirati s relevantnim elektroničkim sustavima za naplatu cestarine, koji funkcioniraju s pomoću jedne ili više sljedećih tehnologija: - satelitskog određivanja položaja vozila na infrastrukturi za koju je predviđeno korištenje ove tehnologije u svrhu naplate cestarine - mobilne komunikacije i/ili - mikrovalne tehnologije na frekvenciji 5,8 GHz. (2) Oprema u vozilu može se služiti vlastitim hardverom i softverom, elementima drugog hardvera i softvera, koji se nalaze u vozilu ili oboma.		
---	--	--	--

sustav Galileo i Europski geostacionarni navigacijski sustav (EGNOS). 4. Ne dovodeći u pitanje stavak 6., pružatelji usluge EENC-a korisnicima EENC-a stavljaju na raspolaganje opremu u vozilu koja je prikladna za upotrebu, interoperabilna i koja može komunicirati s relevantnim elektroničkim sustavima za naplatu cestarine koji funkcioniraju u državama članicama s pomoću tehnologija navedenih u stavku 1. prvom podstavku. 5. Oprema u vozilu može se služiti vlastitim hardverom i softverom, elementima drugog hardvera i softvera koji se nalaze u vozilu ili oboma. U svrhu komunikacije s drugim hardverskim sustavima koji se nalaze u vozilu oprema u vozilu može se služiti tehnologijama koje nisu navedene u stavku 1. prvom podstavku, pod uvjetom da su zajamčeni sigurnost, kvaliteta usluge i privatnost. Opremom u vozilu za EENC dopušteno je olakšavati druge usluge osim naplate cestarine, pod uvjetom da se obavljanjem takvih usluga ne utječe na usluge naplate cestarine u bilo kojem području EENC-a. 6. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uvedu elektroničke sustave za naplatu cestarine za laka vozila na temelju satelitskog određivanja položaja ili mobilnih komunikacija, pružatelji usluge	(3) U svrhu komunikacije s drugim hardverskim sustavima koji se nalaze u vozilu, oprema u vozilu može se služiti tehnologijama koje nisu navedene u stavku 1. ovoga članka, pod uvjetom da je zajamčena sigurnost, kvaliteta usluge i privatnost. (4) Oprema u vozilu koja se služi tehnologijom satelitskog određivanja položaja i koja je stavljena na tržište nakon 19. listopada 2021., mora biti kompatibilna s uslugama određivanja položaja koje pružaju sustav Galileo i Europski geostacionarni navigacijski sustav (EGNOS). (5) Pružatelji usluge EENC-a mogu, do 31. prosinca 2027. korisnicima vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tone, staviti na raspolaganje opremu u vozilu koja je prikladna samo za upotrebu s mikrovalnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz, za upotrebu u područjima EENC-a, za koja nisu potrebne tehnologije satelitskog određivanja položaja ili mobilnih komunikacija.		
---	--	--	--

EENC-a mogu do 31. prosinca 2027. korisnicima lakih vozila staviti na raspolaganje opremu u vozilu koja je prikladna samo za upotrebu s mikrovalnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz, za upotrebu u područjima EENC-a za koja nisu potrebne tehnologije satelitskog određivanja položaja ili mobilnih komunikacija.	(6) Opremom u vozilu za EENC, dopušteno je koristiti se i za druge usluge osim naplate cestarine, pod uvjetom da se obavljanjem takvih usluga ne utječe na usluge naplate cestarine u bilo kojem području EENC-a.		
POGLAVLJE II. OPĆA NAČELA EENC-a Članak 4. Registracija pružatelja usluge EENC-a Svaka država članica uspostavlja postupak za registraciju pružatelja usluge EENC-a. Ona odobrava registraciju subjektima koji imaju poslovni nastan na njezinu državnom području, koji zatraže registraciju i koji mogu dokazati da ispunjavaju sljedeće zahtjeve: (a) imaju certifikat EN ISO 9001 ili jednakovrijedan certifikat; (b) raspolažu tehničkom opremom i EZ izjavom ili potvrdom koja potvrđuje sukladnost sastavnica interoperabilnosti sa specifikacijama;	Registracija pružatelja usluge EENC-a Članak 28. (1) Ministarstvo vodi javno dostupan elektronički Registar pružatelja usluge EENC-a, koji imaju sjedište na teritoriju Republike Hrvatske, koji zatraže registraciju i koji mogu dokazati da kumulativno ispunjavaju sljedeće uvjete za registraciju: - imaju certifikat EN ISO 9001 ili jednakovrijedan certifikat	U potpunosti preuzeto	

(c) imaju stručne sposobnosti za pružanje usluga elektroničke naplate cestarine ili za druga relevantna područja; (d) drže odgovarajući financijski položaj; (e) provode opći plan upravljanja rizicima koji podliježe reviziji najmanje svake dvije godine; i (f) imaju dobar ugled.	- raspolazu tehničkom opremom i EZ izjavom ili potvrdom koja potvrđuje sukladnost sastavnica interoperabilnosti sa specifikacijama - imaju stručne sposobnosti za pružanje usluga elektroničke naplate cestarine ili za druga relevantna područja - drže odgovarajući financijski položaj - provode opći plan upravljanja rizicima koji podliježe reviziji najmanje svake dvije godine i - imaju dobar ugled. (2) U Registar iz stavka 1. ovoga članka upisuju se podaci o područjima EENC-a u Republici Hrvatskoj, uključujući podatke o subjektima za naplatu cestarine, korištenim tehnologijama za naplatu cestarine, podacima za obračun cestarine, izjavi o području EENC-a, pružateljima usluge EENC-a koji imaju ugovore za EENC sa		
---	--	--	--

	subjektima za naplatu cestarine u Republici Hrvatskoj, pružateljima usluge EENC-a kojima je odobrena registracija u Republici Hrvatskoj i ispunjavanju svih zahtjeva za registraciju, uključujući revizije plana upravljanja rizicima, kao i adresi elektroničke pošte i telefonskom broju te ostalim podacima o jedinstvenoj kontaktnoj točki za EENC iz članka 30. ovoga Zakona. (3) Rješenje o upisu u Registar po službenoj dužnosti donosi Ministarstvo. (4) Rješenje iz stavka 3. ovoga članka donosi se za razdoblje od tri godine i može se produžiti na isti rok na način i pod uvjetima propisanim ovim člankom. (5) Protiv rješenja iz stavka 3. ovog članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.		
--	---	--	--

	(6) Podaci iz Registra iz stavka 1. ovoga članka provjeravaju se jednom godišnje. (7) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj obvezni su Ministarstvu dostaviti: - izjavu da su sklopili ugovore za EENC koji obuhvaćaju sva područja EENC-a na državnim područjima najmanje četiriju država članica Europske unije, u roku od najduže 36 mjeseci od dana njihove registracije, - izjavu da su sklopili ugovore za EENC koji obuhvaćaju sva područja EENC-a u Republici Hrvatskoj, u roku od 24 mjeseca od sklapanja prvog ugovora ili izjavu da to nije moguće zbog razloga iz nadležnosti subjekta za naplatu cestarine.		
--	---	--	--

(8) Pružatelj usluge EENC-a koji je registriran u Republici Hrvatskoj dostavlja Ministarstvu potvrdu da je zadržana pokrivenost svih područja EENC-a iz stavka 7. ovoga članka svakih 12 mjeseci nakon sklapanja ugovora.

(9) Kada je zbog razloga iz nadležnosti subjekta za naplatu cestarine na pojedinom području pokrivenost područja EENC u Republici Hrvatskoj ili druge države članice Europske unije prekinuta, pružatelji usluge EENC-a koji je registriran u Republici Hrvatskoj o tome je obvezan pisano izvijestiti Ministarstvo najkasnije u roku od 30 dana od dana prekida.

(10) O ponovnom uspostavljanju pokrivenosti iz stavka 9. ovog članka pružatelji usluge EENC-a koji je registriran u Republici Hrvatskoj obvezan je pisano izvijestiti Ministarstvo najkasnije u roku od 30 dana od dana uspostave.

(11) Ako Ministarstvo utvrdi prestanak ispunjavanja pojedinog uvjeta iz stavka 1. ovoga članka temeljem kojih je izvršena registracija pružatelja usluge EENC u Republici Hrvatskoj, naložit će pružatelju usluge EENC da u roku od 15 dana od primitka naloga dostavi dokaze o ponovnom ispunjavanju zahtjeva.

(12) Ukoliko pružatelj usluge EENC ne postupi po nalogu iz stavka 11. ovoga članka, Ministarstvo provodi postupak brisanja toga pružatelja usluge EENC iz Registra.

(13) Rješenje o brisanju iz Registra po službenoj dužnosti donosi Ministarstvo.

(14) Protiv rješenja iz stavka 13. ovog članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.

	(15) Ministarstvo na kraju svake kalendarske godine elektroničkim putem dostavlja Europskoj komisiji registre područja EENC-a i pružatelja usluga EENC-a u Republici Hrvatskoj. (16) Dokumentaciju kojom se dokazuje ispunjavanje uvjeta za registraciju pružatelja usluga EENC iz stavka 1. ovoga članka i način upisa podataka iz stavka 2. ovoga članka u Registar pravilnikom propisuje ministar.		
Članak 5. Prava i obveze pružatelja usluge EENC-a 1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelji usluge EENC-a koje su one registrirale sklope ugovore za EENC koji obuhvaćaju sva područja EENC-a na državnim područjima najmanje četiriju država članica unutar 36 mjeseci od njihove registracije u skladu s člankom 4. One poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da ti pružatelji usluge EENC-a sklope ugovore koji obuhvaćaju sva područja EENC-a u određenoj državi članici u roku od 24 mjeseca od sklapanja prvog ugovora u toj državi članici, osim za	Prava i obveze pružatelja usluge EENC-a Članak 29. (1) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj obvezni su sklopiti ugovore za EENC koji obuhvaćaju:	U potpunosti preuzeto	

ona područja EENC-a u kojima nadležni subjekti za naplatu cestarine ne poštuju članak 6. stavak 3. 2. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelji usluge EENC-a koje su one registrirale trajno zadrže pokrivenost svih područja EENC-a nakon što sklope ugovore za njih. One poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelj usluge EENC-a, ako ne bude mogao zadržati pokrivenost nekog područja EENC-a jer subjekt za naplatu cestarine ne poštuje ovu Direktivu, ponovno uspostavi pokrivenost dotičnog područja što je prije moguće. 3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelji usluge EENC-a koje su one registrirale objavljuju informacije o svojem pokrivanju područja EENC-a i o svim izmjenama u pogledu tog pokrivanja, kao i, u roku od mjesec dana od registracije, detaljne planove u vezi sa svakim proširenjem njihove usluge na dodatna područja EENC-a, uz godišnja ažuriranja. 4. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da, prema potrebi, pružatelji usluge EENC-a koje su one registrirale ili koji pružaju uslugu EENC-a na njihovu državnom području korisnicima EENC-a osiguraju opremu u vozilu koja ispunjava zahtjeve iz ove Direktive, kao i iz	- sva područja EENC-a na državnim područjima najmanje četiriju država članica, unutar 36 mjeseci od njihove registracije, u skladu s člankom 34. stavkom 1. ovoga Zakona i - sva područja EENC-a u Republici Hrvatskoj u roku od 24 mjeseca od sklapanja prvog ugovora, osim ako to nije moguće zbog razloga na strani subjekta za naplatu cestarine. (2) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj svakih 12 mjeseci počevši od datuma registracije Ministarstvu dostavljaju potvrdu da je zadržana pokrivenost svih područja EENC-a nakon sklapanja ugovora odnosno da je ponovno uspostavljena pokrivenost u slučaju da je, zbog razloga iz nadležnosti subjekta za naplatu cestarine na pojedinom području, pokrivenost bila prekinuta. (3) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj		
--	--	--	--

direktiva 2014/53/EU (13) i 2014/30/EU (14) Europskog parlamenta i Vijeća. One mogu zatražiti od dotičnih pružatelja usluge EENC-a dokaze da su ti zahtjevi ispunjeni. 5. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelji usluge EENC-a koji pružaju uslugu EENC-a na njihovu državnom području vode popise poništene opreme u vozilu povezane s njihovim ugovorima za EENC s korisnicima EENC-a. One poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se takvi popisi vode strogo u skladu s pravilima Unije o zaštiti osobnih podataka kako su navedena, među ostalim, u Uredbi (EU) 2016/679 i Direktivi 2002/58/EZ. 6. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelji usluge EENC-a koje su one registrirale javno objavljuju svoje politike sklapanja ugovora s korisnicima EENC-a. 7. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelji usluge EENC-a koji pružaju uslugu EENC-a na njihovu državnom području subjektima za naplatu cestarine pruže informacije koje su im potrebne za izračun i naplatu cestarine za vozila korisnika EENC-a ili da subjektima za naplatu cestarine pruže sve informacije potrebne za provjeru izračuna	dužni su na mrežnim stranicama javno objavljivati: - informacije o svojem pokrivanju područja EENC-a i o svim izmjenama u pogledu tog pokrivanja i - u roku od mjesec dana od registracije detaljne planove u vezi sa svakim proširenjem svoje usluge na dodatna područja EENC-a, uz godišnja ažuriranja. (4) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj ili koji pružaju uslugu EENC-a u Republici Hrvatskoj dužni su korisnicima EENC-a osigurati opremu u vozilu koja ispunjava zahtjeve iz članka 27. ovoga Zakona te zahtjeve propisa koji se odnose na radijsku opremu i elektromagnetsku kompatibilnost. (5) Pružatelji usluge EENC-a koji pružaju uslugu EENC-a u Republici Hrvatskoj dužni su voditi popis		
--	--	--	--

cestarina koje pružatelji usluge EENC-a naplaćuju za vozila korisnika EENC-a. 8. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelji usluge EENC-a koji pružaju uslugu EENC-a na njihovu državnom području surađuju sa subjektima za naplatu cestarine u njihovim nastojanjima da identificiraju osumnjičene prekršitelje. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da, u slučaju u kojem se sumnja u neplaćanje cestarine, subjekt za naplatu cestarine može od pružatelja usluge EENC-a dobiti podatke u vezi s vozilom uključenim u navodno neplaćanje cestarine i s vlasnikom ili korisnikom tog vozila koji je klijent pružatelja usluge EENC-a. Pružatelj usluge EENC-a odmah stavlja na raspolaganje takve podatke. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da subjekt za naplatu cestarine ne otkriva takve podatke nijednom drugom pružatelju usluge naplate cestarine. One poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se, ako je subjekt za naplatu cestarine udružen s pružateljem usluge naplate cestarine u jedan subjekt, podaci upotrebljavaju isključivo u svrhu identificiranja osumnjičenih prekršitelja, ili u skladu s člankom 27. stavkom 3. 9. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da subjekt za	opreme u vozilu povezane s njihovim ugovorima za EENC s korisnicima EENC-a, kojoj je poništena valjanost. (6) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj obvezni su na mrežnim stranicama javno objavljivati svoje politike sklapanja ugovora s korisnicima EENC-a. (7) Pružatelji usluge EENC-a koji pružaju uslugu EENC-a u Republici Hrvatskoj subjektima za naplatu cestarine obvezni su pružati informacije koje su im potrebne za izračun i naplatu cestarine za vozila korisnika EENC-a ili za provjeru izračuna cestarina koje pružatelji usluge EENC-a naplaćuju za vozila korisnika EENC-a. (8) Pružatelji usluge EENC-a koji pružaju uslugu EENC-a u Republici Hrvatskoj obvezni su surađivati sa subjektima za naplatu cestarine u njihovim nastojanjima da identificiraju vlasnika vozila kojim je korištena autocesta odnosno objekt		
---	---	--	--

naplatu cestarine nadležan za područje EENC-a na njihovu državnom području može od pružatelja usluge EENC-a dobiti podatke u vezi sa svim vozilima čiji su vlasnici ili korisnici klijenti pružatelja usluga EENC-a i koji su, u određenom razdoblju, vozili na području EENC-a za koje je nadležan subjekt za naplatu cestarine, kao i podatke u vezi s vlasnicima ili korisnicima tih vozila, pod uvjetom da subjekt za naplatu cestarine treba te podatke kako bi ispunio svoje obveze prema poreznim tijelima. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelj usluge EENC-a dostavi tražene podatke najkasnije dva dana nakon primitka zahtjeva. One poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da subjekt za naplatu cestarine ne otkriva takve podatke nijednom drugom pružatelju usluge naplate cestarine. One poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se, ako je subjekt za naplatu cestarine udružen s pružateljem usluge naplate cestarine u jedan subjekt, podaci upotrebljavaju isključivo u svrhu ispunjavanja obveza subjekta za naplatu cestarine prema poreznim tijelima. 10. Podaci koje pružatelji usluge EENC-a pružaju subjektima za naplatu cestarine obrađuju se u skladu s pravilima Unije o zaštiti osobnih podataka kako su navedena u Uredbi (EU) 2016/679, kao i s nacionalnim zakonima i drugim propisima	pod naplatom bez plaćanja cestarine ili osobu koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora. (9) U slučaju u kojem se sumnja u neplaćanje cestarine subjekt za naplatu cestarine ima pravo od pružatelja usluge EENC-a dobiti podatke u vezi s vozilom uključenim u navodno neplaćanje cestarine i s vlasnikom ili osobom koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, koji je u ugovornom odnosu s pružateljem usluge EENC-a, a pružatelj usluge EENC-a obvezan je odmah staviti na raspolaganje takve podatke, koje subjekt za naplatu cestarine ne smije dati nijednom drugom pružatelju usluge naplate cestarine. (10) U slučaju da je subjekt za naplatu cestarine ujedno i pružatelj usluge naplate cestarine, podatke iz stavka 9. ovoga članka dozvoljeno je upotrijebiti isključivo u svrhu identificiranja osumnjičenih prekršitelja.		
--	--	--	--

kojima se prenose direktive 2002/58/EZ i (EU) 2016/680. 11. Komisija donosi provedbene akte najkasnije 19. listopada 2019. kako bi dodatno odredila obveze pružatelja usluge EENC-a u pogledu: (a) praćenja učinkovitosti njihove razine usluge i suradnje sa subjektima za naplatu cestarine pri revizijama u svrhu provjere; (b) suradnje sa subjektima za naplatu cestarine u provedbi ispitivanja sustava subjekata za naplatu cestarine; (c) usluge i tehničke potpore korisnicima EENC-a i prilagodbe opreme u vozilu; (d) izdavanja računa korisnicima EENC-a; (e) informacija koje pružatelji usluge EENC-a moraju pružiti subjektima za naplatu cestarine i koje su navedene u stavku 7.; i (f) informiranja korisnika EENC-a o otkrivenoj situaciji neprijavljene cestarine. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.	(11) Pružatelji usluge EENC-a obvezni su subjektima za naplatu cestarine dati podatke u vezi sa svim vozilima u kojima se, prema njihovim ugovorima za EENC s korisnicima EENC-a, nalazi njihova oprema i koji su, u određenom razdoblju, vozili na području EENC-a, za koje je nadležan subjekt za naplatu cestarine, kao i podatke o vlasnicima tih vozila odnosno korisnicima EENC-a vezanim za ta vozila, pod uvjetom da subjekt za naplatu cestarine treba te podatke kako bi ispunio svoje obveze prema poreznim tijelima. (12) Pružatelj usluge EENC-a dužan je dostaviti podatke određene ovim člankom najkasnije dva dana nakon primitka zahtjeva. (13) Subjektu za naplatu cestarine nije dozvoljeno otkriti podatke određene ovim člankom drugom pružatelju usluge naplate cestarine.		
---	---	--	--

	(14) U slučaju da je subjekt za naplatu cestarine ujedno i pružatelj usluge naplate cestarine, podatke određene ovim člankom dozvoljeno je upotrebljavati isključivo u svrhu ispunjavanja obveza subjekta za naplatu cestarine prema poreznim tijelima. (15) Pružatelji usluge EENC-a koji iskažu interes za pružanje usluge EENC-a u Republici Hrvatskoj ne mogu započeti s pružanjem usluge dok ne sklope ugovore o pružanju usluge EENC-a sa svim subjektima za naplatu cestarine za sva područja EENC-a u Republici Hrvatskoj, osim ako to nije moguće zbog razloga na strani subjekta za naplatu cestarine.		
Članak 6. Prava i obveze subjekata za naplatu cestarine 1. Ako područje EENC-a nije usklađeno s tehničkim i postupovnim uvjetima za interoperabilnost EENC-a predviđenima u ovoj Direktivi, država članica na čijem se državnom području nalazi područje EENC-	Prava i obveze subjekata za naplatu cestarine Članak 31.	U potpunosti preuzeto	

a poduzima potrebne mjere kako bi osigurala da nadležni subjekt za naplatu cestarine razmotri problem zajedno s uključenim dionicima te, u okviru granica svojih nadležnosti, poduzme korektivno djelovanje s ciljem osiguravanja interoperabilnosti EENC-a u okviru sustava za naplatu cestarine. Ako je to potrebno, država članica ažurira registar iz članka 21. stavka 1. u pogledu informacija iz točke (a) tog stavka. 2. Svaka država članica poduzima potrebne mjere kako bi osigurala da svaki subjekt za naplatu cestarine nadležan za područje EENC-a na državnom području te države članice izradi i održava izjavu o području EENC-a kojom se određuju opći uvjeti za pružatelje usluge EENC-a pri procjeni svojih područja EENC-a, u skladu s provedbenim aktima iz stavka 9. Ako se na državnom području države članice uspostavlja novi elektronički sustav za naplatu cestarine, ta država članica poduzima potrebne mjere kako bi osigurala da imenovani subjekt za naplatu cestarine nadležan za sustav objavi izjavu o području EENC-a dovoljno unaprijed da se zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a omogućí akreditacija najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja novog sustava, uzimajući u obzir duljinu trajanja procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i ocjene primjerenosti za	(1) Subjekti za naplatu cestarine dužni su analizirati razinu usklađenosti svog područja EENC-a s tehničkim i postupovnim uvjetima za interoperabilnost EENC-a te jedinstvenoj kontaktnoj točki iz članka 30. ovoga Zakona dostaviti prijedlog programa korektivnih aktivnosti koje će poduzeti radi osiguravanja interoperabilnosti EENC-a u okviru sustava za naplatu cestarine. (2) Subjekti za naplatu cestarine dužni su izraditi i održavati izjavu o području EENC-a kojom se određuju opći uvjeti za pružatelje usluge EENC-a na svojim područjima EENC-a, u skladu s provedbenim aktom Europske komisije kojim se propisuje minimalan sadržaj izjave o području EENC-a. (3) Imenovani subjekti za naplatu cestarine kada uspostavljaju novi elektronički sustav za naplatu cestarine, obvezni su tri mjeseca unaprijed na mrežnim stranicama objaviti izjavu o području EENC-a i u izjavi o području EENC-a objaviti, detaljno, planiranje procesa ocjene		
---	---	--	--

upotrebu sastavnica interoperabilnosti iz članka 15. stavka 1. Ako se znatno mijenja elektronički sustav za naplatu cestarine na državnom području države članice, ta država članica poduzima potrebne mjere kako bi osigurala da subjekt za naplatu cestarine nadležan za sustav objavi ažuriranu izjavu o području EENC-a dovoljno unaprijed da se već akreditiranim pružateljima usluge EENC-a omogući da prilagode svoje sastavnice interoperabilnosti novim zahtjevima i da ponovno dobiju akreditaciju najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja izmijenjenog sustava, uzimajući u obzir duljinu trajanja procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i ocjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti iz članka 15. stavka 1. 3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da subjekti za naplatu cestarine nadležni za područja EENC-a na njihovim državnim područjima na nediskriminirajućoj osnovi prihvaćaju sve pružatelje usluge EENC-a koji podnesu zahtjev za pružanje usluge EENC-a na spomenutim područjima EENC-a. Prihvaćanje pružatelja usluge EENC-a u području EENC-a podliježe uvjetu da pružatelj poštuje obveze i opće uvjete iz izjave o području EENC-a.	sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, kako bi se zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a omogućila akreditacija pri tijelu nadležnom za akreditaciju, najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja novog sustava, uzimajući u obzir duljinu trajanja procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i ocjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti. (4) Subjekti za naplatu cestarine kada znatno mijenjaju elektronički sustav za naplatu cestarine, obvezni su tri mjeseca unaprijed na mrežnim stranicama objaviti ažuriranu izjavu o području EENC-a, kako bi se već akreditiranim pružateljima usluge EENC-a omogućilo da prilagode svoje sastavnice interoperabilnosti novim zahtjevima i kako bi ponovno dobili akreditaciju od tijela nadležnog za akreditaciju, najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja izmijenjenog sustava, uzimajući u obzir duljinu trajanja procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i ocjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti.		
--	--	--	--

Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da subjekti za naplatu cestarine ne zahtijevaju od pružatelja usluge EENC-a da se koriste specifičnim tehničkim rješenjima ili procesima kojima se ograničava interoperabilnost sastavnica interoperabilnosti pružatelja usluge EENC-a s elektroničkim sustavima za naplatu cestarine u drugim područjima EENC-a. Ako se subjekt za naplatu cestarine i pružatelj usluge EENC-a ne mogu dogovoriti, predmet se može uputiti tijelu za mirenje koje je nadležno za odgovarajuće područje naplate cestarine. 4. Svaka država članica poduzima potrebne mjere kako bi osigurala da se ugovorima između subjekta za naplatu cestarine i pružatelja usluge EENC-a u vezi s pružanjem usluge EENC-a na državnom području te države članice dopušta da pružatelj usluge EENC-a račun za cestarinu izdaje izravno korisniku usluge EENC-a. Subjekt za naplatu cestarine može zahtijevati da pružatelj usluge EENC-a izdaje račun korisniku u ime subjekta za naplatu cestarine, a pružatelj usluge EENC-a mora ispuniti taj zahtjev. 5. Cestarina koju zaračunavaju subjekti za naplatu cestarine korisnicima EENC-a ne smije biti viša od odgovarajuće nacionalne ili lokalne cestarine. Time se ne dovodi u	(5) Ako uspostavljanje novog elektroničkog sustava za naplatu cestarine iz stavka 3. ovoga članka odnosno znatne promjene elektroničkog sustava za naplatu cestarine iz stavka 4. ovoga članka uključuju uvođenje novih parametara za klasifikaciju vozila, subjekt za naplatu cestarine odnosno imenovani subjekt za naplatu cestarine mora sedam mjeseci unaprijed o tome obavijestiti Ministarstvo, a Ministarstvo šest mjeseci unaprijed o tome obavijestiti Europsku komisiju, ostale države članice Europske unije i pružatelje usluge EENC-a, aktivne u području EENC-a toga subjekta za naplatu cestarine. (6) Subjekti za naplatu cestarine nadležni za područja EENC-a imaju obvezu na nediskriminirajućoj osnovi prihvaćati sve pružatelje usluge EENC-a koji podnesu zahtjev za pružanje usluge EENC-a, na područjima EENC-a iz njihove nadležnosti, koji poštuju obveze i opće uvjete iz izjave o području EENC-a.		
---	---	--	--

pitanje pravo država članica da uvide rabate ili popuste kako bi potaknule upotrebu elektroničkog plaćanja cestarine. Svi rabati ili popusti na cestarine koje korisnicima opreme u vozilu nudi država članica ili subjekt za naplatu cestarine moraju biti transparentni, javno objavljeni i pod istim uvjetima dostupni klijentima pružatelja usluge EENC-a. 6. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da subjekti za naplatu cestarine u svojim područjima EENC-a prihvaćaju svu valjanu opremu u vozilu pružatelja usluge EENC-a s kojima imaju ugovorne odnose, koja je potvrđena u skladu s postupkom određenim u provedbenim aktima iz članka 15. stavka 7. i koja nije na popisu poništene opreme u vozilu iz članka 5. stavka 5. 7. U slučaju nepravilnog djelovanja EENC-a koje se može pripisati subjektu za naplatu cestarine, subjekt za naplatu cestarine osigurava pomoćnu uslugu koja omogućava vozilima s opremom iz stavka 6. da sigurno prometuju i s minimalnim kašnjenjem, bez sumnjičenja za neplaćanje cestarine. 8. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da subjekti za naplatu cestarine na nediskriminirajući način surađuju s pružateljima usluge EENC-a ili proizvođačima ili prijavljenim	(7) Subjekti za naplatu cestarine nemaju pravo zahtijevati od pružatelja usluge EENC-a da se koriste specifičnim tehničkim rješenjima ili procesima kojima se ograničava interoperabilnost sastavnica interoperabilnosti pružatelja usluge EENC-a s elektroničkim sustavima za naplatu cestarine u drugim područjima EENC-a. (8) Subjekt za naplatu cestarine izdaje račun za cestarinu, vezanu za pružanje usluge EENC-a pružatelju usluge EENC-a, a pružatelj usluge EENC-a izdaje račun za cestarinu korisniku usluge EENC-a na isti iznos. (9) Subjekti za naplatu cestarine u svojim područjima EENC-a obvezni su prihvaćati svu valjanu opremu u vozilu pružatelja usluge EENC-a s kojima imaju ugovorne odnose, koja je potvrđena u skladu s propisanim postupkom o ocjeni sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica		
--	--	--	--

tijelima s ciljem procjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti u njihovim područjima EENC-a. 9. Komisija donosi provedbene akte najkasnije 19. listopada 2019. kako bi utvrdila minimalan sadržaj izjave o području EENC-a, uključujući: (a) zahtjeve za pružatelje usluge EENC-a; (b) postupovne uvjete među kojima su komercijalni uvjeti; (c) postupak akreditacije pružatelja usluge EENC-a; i (d) podatke za obračun cestarine. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.	interoperabilnosti i koja nije na popisu opreme u vozilu iz članka 29. stavka 5. ovoga Zakona, kojoj je poništena valjanost, a vozilima s navedenom opremom u slučaju problema u funkcioniranju EENC-a, za koje je odgovoran sam subjekt za naplatu cestarine, obvezni su omogućiti pomoćnu uslugu, s tim da se korištenje pomoćne usluge ne smatra neplaćanjem cestarine. (10) Subjekti za naplatu cestarine imaju obvezu na nediskriminirajući način surađivati s pružateljima usluge EENC-a ili proizvođačima ili prijavljenim tijelima, s ciljem procjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti u njihovim područjima EENC-a. (11) Subjekti koji pružaju usluge naplate cestarine vode računovodstvenu evidenciju koja omogućuje jasno razdvajanje troškova i prihoda povezanih s pružanjem usluge naplate cestarine od troškova i prihoda povezanih s drugim aktivnostima.		
---	--	--	--

	(12) Informacije o troškovima i prihodima povezanim s pružanjem usluge naplate cestarine dostavljaju se, na zahtjev, relevantnom tijelu za mirenje ili pravosudnom tijelu. (13) Zabranjeno je unakrsno subvencioniranje između aktivnosti obavljenih u ulozi pružatelja usluge naplate cestarine i drugih aktivnosti.		
Članak 7. Naknada 1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pružatelji usluge EENC-a imaju pravo na primanje naknade od subjekta za naplatu cestarine. 2. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da je metodologija za definiranje naknade za pružatelje usluge EENC-a transparentna, nediskriminirajuća i identična za sve pružatelje usluge EENC-a akreditirane za određeno područje EENC-a. One poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da je metodologija objavljena u	Naknada za pružatelja usluge EENC-a Članak 32. (1) Pružatelji usluge EENC-a imaju pravo na primanje naknade od subjekta za naplatu cestarine. (2) Metodologija za izračun naknade pružateljima usluge EENC-a temelji se na izračunu naknade za usporedive usluge koje pružaju pružatelji usluga	U potpunosti preuzeto	

sklopu komercijalnih uvjeta u izjavi o području EENC-a. 3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da u područjima EENC-a s glavnim pružateljem usluga metodologija za izračun naknade pružateljima usluge EENC-a ima jednaku strukturu kao naknada za usporedive usluge koje pruža glavni pružatelj usluga. Iznos naknade pružateljima usluge EENC-a može se razlikovati od naknade glavnom pružatelju usluga ako je to opravdano: (a)troškom na temelju specifičnih zahtjeva i obveza glavnog pružatelja usluga koji se ne primjenjuje na pružatelje usluge EENC-a; i (b)potrebom da se od naknade pružateljima usluge EENC-a odbiju fiksne naknade koje nameće subjekt za naplatu cestarine na temelju troškova koji za subjekta za naplatu cestarine nastaju zbog pružanja, vođenja i održavanja sustava usklađenog s EENC-om u svojem području naplate cestarine, uključujući troškove akreditacije, u slučajevima kad takvi troškovi nisu uključeni u cestarinu.	naplate cestarine u Republici Hrvatskoj. (3) Iznos naknade pružateljima usluge EENC-a može se razlikovati od naknade pružatelja usluga, ako je to opravdano: - troškovima specifičnih zahtjeva i obveza pružatelja usluga koji se ne primjenjuje na pružatelje usluge EENC-a i - troškovima koji, za subjekta za naplatu cestarine, nastaju zbog pružanja, vođenja i održavanja sustava usklađenog s EENC-om, u svojem području naplate cestarine, uključujući troškove akreditacije, u slučajevima kad takvi troškovi nisu uključeni u cestarinu. (4) Metodologiju za izračun naknade za pružatelje usluge EENC-a pravilnikom propisuje ministar, a		
---	--	--	--

	subjekti za naplatu cestarine u sklopu komercijalnih uvjeta u izjavi o području EENC-a obvezni su navesti podatke o objavi toga propisa.		
Članak 8. Cestarine 1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da ako, u svrhu određivanja tarife za cestarinu koja se primjenjuje na određeno vozilo, postoje odstupanja između klasifikacije vozila između pružatelja usluge EENC-a i subjekta za naplatu cestarine, prednost ima klasifikacija subjekta za naplatu cestarine, osim ako se može dokazati pogreška. 2. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da subjekt za naplatu cestarine ima pravo od pružatelja usluge EENC-a zahtijevati plaćanje za svaku potkrijepljenu prijavu cestarine i za svaku potkrijepljenu neprijavljenu cestarinu u vezi s bilo kojim računom korisnika EENC-a kojim upravlja taj pružatelj usluge EENC-a. 3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da, u slučaju da je	Primjena cestarine za EENC Članak 33. (1) U slučaju odstupanja između klasifikacije vozila između pružatelja usluge EENC-a i subjekta za naplatu cestarine prednost ima klasifikacija subjekta za naplatu cestarine, osim ako se može dokazati pogreška u navedenoj klasifikaciji. (2) Subjekt za naplatu cestarine ima pravo od pružatelja usluge EENC-a zahtijevati plaćanje za svako potkrijepljeno korištenje autoceste odnosno objekta pod naplatom i za svako potkrijepljeno potraživanje cestarine u vezi s bilo kojim računom	U potpunosti preuzeto	

pružatelj usluge EENC-a poslao subjektu za naplatu cestarine popis poništene opreme u vozilu iz članka 5. stavka 5., pružatelj usluge EENC-a nije odgovoran za bilo koju dodatnu cestarinu koja je nastala na temelju upotrebe takve poništene opreme u vozilu. Broj upisa na popisu poništene opreme u vozilu, oblik popisa i učestalost njegova ažuriranja dogovaraju subjekti za naplatu cestarine i pružatelji usluge EENC-a. 4. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da u sustavima za naplatu cestarine koji se temelje na mikrovalnoj tehnologiji subjekti za naplatu cestarine dostavljaju potkrijepljene prijave cestarine pružateljima usluge EENC-a za cestarine njihovih korisnika EENC-a. 5. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 30. najkasnije 19. listopada 2019. kako bi utvrdila detalje klasifikacije vozila u svrhe uspostave primjenjivih tarifnih režima, uključujući sve postupke koji su potrebni za uspostavu takvih režima. Skup parametara za klasifikaciju vozila koje podupire EENC ne smije ograničavati izbor tarifnih shema od strane subjekata za naplatu cestarine. Komisija osigurava dovoljno fleksibilnosti kako bi se omogućilo da se niz parametara za klasifikaciju koje podupire EENC razvije u skladu s predvidivim budućim potrebama. Tim se aktima ne dovodi u pitanje definicija parametara prema kojima se cestarine	korisnika EENC-a kojim upravlja taj pružatelj usluge EENC-a. (3) U slučaju da je pružatelj usluge EENC-a poslao subjektu za naplatu cestarine popis opreme u vozilu iz članka 29. stavka 5. ovoga Zakona kojoj je poništena valjanost, pružatelj usluge EENC-a nije odgovoran za bilo koju dodatnu cestarinu koja je nastala na temelju upotrebe opreme u vozilu kojoj je poništena valjanost. (4) Broj upisa na popisu opreme u vozilu iz članka 29. stavka 5. ovoga Zakona kojoj je poništena valjanost, oblik popisa i učestalost njegova ažuriranja dogovaraju subjekti za naplatu cestarine i pružatelji usluge EENC-a. (5) U sustavima za naplatu cestarine koji se temelje na mikrovalnoj tehnologiji subjekti za naplatu cestarine dostavljaju pružateljima usluge EENC-a pokrijepljene dokaze o korištenju autoceste odnosno		
---	---	--	--

razlikuju iz Direktive 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (15) .	objekta pod naplatom njihovih korisnika EENC-a.		
Članak 9. Računovodstvo Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da pravni subjekti koji pružaju usluge naplate cestarine vode računovodstvenu evidenciju koja omogućuje jasno razdvajanje troškova i prihoda povezanih s pružanjem usluge naplate cestarine od troškova i prihoda povezanih s drugim aktivnostima. Informacije o troškovima i prihodima povezanim s pružanjem usluge naplate cestarine dostavljaju se, na zahtjev, relevantnom tijelu za mirenje ili pravosudnom tijelu. Države članice također poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da nije dopušteno unakrsno subvencioniranje između aktivnosti obavljenih u ulozi pružatelja usluge naplate cestarine i drugih aktivnosti.	Prava i obveze subjekata za naplatu cestarine Članak 31. (1) Subjekti za naplatu cestarine dužni su analizirati razinu usklađenosti svog područja EENC-a s tehničkim i postupovnim uvjetima za interoperabilnost EENC-a te jedinstvenoj kontaktnoj točki iz članka 30. ovoga Zakona dostaviti prijedlog programa korektivnih aktivnosti koje će poduzeti radi osiguravanja interoperabilnosti EENC-a u okviru sustava za naplatu cestarine. (2) Subjekti za naplatu cestarine dužni su izraditi i održavati izjavu o području EENC-a kojom se određuju	U potpunosti preuzeto	

	opći uvjeti za pružatelje usluge EENC-a na svojim područjima EENC-a, u skladu s provedbenim aktom Europske komisije kojim se propisuje minimalan sadržaj izjave o području EENC-a. (3) Imenovani subjekti za naplatu cestarine kada uspostavljaju novi elektronički sustav za naplatu cestarine, obvezni su tri mjeseca unaprijed na mrežnim stranicama objaviti izjavu o području EENC-a i u izjavi o području EENC-a objaviti, detaljno, planiranje procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, kako bi se zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a omogućila akreditacija pri tijelu nadležnom za akreditaciju, najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja novog sustava, uzimajući u obzir duljinu trajanja procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i ocjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti. (4) Subjekti za naplatu cestarine kada znatno mijenjaju elektronički sustav		
--	--	--	--

	za naplatu cestarine, obvezni su tri mjeseca unaprijed na mrežnim stranicama objaviti ažuriranu izjavu o području EENC-a, kako bi se već akreditiranim pružateljima usluge EENC-a omogućilo da prilagode svoje sastavnice interoperabilnosti novim zahtjevima i kako bi ponovno dobili akreditaciju od tijela nadležnog za akreditaciju, najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja izmijenjenog sustava, uzimajući u obzir duljinu trajanja procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i ocjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti. (5) Ako uspostavljanje novog elektroničkog sustava za naplatu cestarine iz stavka 3. ovoga članka odnosno znatne promjene elektroničkog sustava za naplatu cestarine iz stavka 4. ovoga članka uključuju uvođenje novih parametara za klasifikaciju vozila, subjekt za naplatu cestarine odnosno imenovani subjekt za naplatu cestarine mora sedam mjeseci unaprijed o tome obavijestiti Ministarstvo, a Ministarstvo šest mjeseci unaprijed o tome obavijestiti Europsku komisiju, ostale države članice Europske unije i pružatelje usluge EENC-a, aktivne u		
--	--	--	--

	području EENC-a toga subjekta za naplatu cestarine. (6) Subjekti za naplatu cestarine nadležni za područja EENC-a imaju obvezu na nediskriminirajućoj osnovi prihvaćati sve pružatelje usluge EENC-a koji podnesu zahtjev za pružanje usluge EENC-a, na područjima EENC-a iz njihove nadležnosti, koji poštuju obveze i opće uvjete iz izjave o području EENC-a. (7) Subjekti za naplatu cestarine nemaju pravo zahtijevati od pružatelja usluge EENC-a da se koriste specifičnim tehničkim rješenjima ili procesima kojima se ograničava interoperabilnost sastavnica interoperabilnosti pružatelja usluge EENC-a s elektroničkim sustavima za naplatu cestarine u drugim područjima EENC-a. (8) Subjekt za naplatu cestarine izdaje račun za cestarinu, vezanu za pružanje usluge EENC-a pružatelju		
--	---	--	--

	usluge EENC-a, a pružatelj usluge EENC-a izdaje račun za cestarinu korisniku usluge EENC-a na isti iznos. (9) Subjekti za naplatu cestarine u svojim područjima EENC-a obvezni su prihvaćati svu valjanu opremu u vozilu pružatelja usluge EENC-a s kojima imaju ugovorne odnose, koja je potvrđena u skladu s propisanim postupkom o ocjeni sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti i koja nije na popisu opreme u vozilu iz članka 29. stavka 5. ovoga Zakona, kojoj je poništena valjanost, a vozilima s navedenom opremom u slučaju problema u funkcioniranju EENC-a, za koje je odgovoran sam subjekt za naplatu cestarine, obvezni su omogućiti pomoćnu uslugu, s tim da se korištenje pomoćne usluge ne smatra neplaćanjem cestarine. (10) Subjekti za naplatu cestarine imaju obvezu na nediskriminirajući način surađivati s pružateljima usluge EENC-a ili proizvođačima ili prijavljenim tijelima, s ciljem		
--	--	--	--

	procjene primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti u njihovim područjima EENC-a. (11) Subjekti koji pružaju usluge naplate cestarine vode računovodstvenu evidenciju koja omogućuje jasno razdvajanje troškova i prihoda povezanih s pružanjem usluge naplate cestarine od troškova i prihoda povezanih s drugim aktivnostima. (12) Informacije o troškovima i prihodima povezanim s pružanjem usluge naplate cestarine dostavljaju se, na zahtjev, relevantnom tijelu za mirenje ili pravosudnom tijelu. (13) Zabranjeno je unakrsno subvencioniranje između aktivnosti obavljenih u ulozi pružatelja usluge naplate cestarine i drugih aktivnosti.		
--	--	--	--

Članak 10. Prava i obveze korisnikâ EENC-a 1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi omogućile korisnicima EENC-a da se pretplate na EENC kod bilo kojeg pružatelja usluge EENC-a, bez obzira na njihovo državljanstvo, državu u kojoj imaju boravište ili državu u kojoj je vozilo registrirano. Prilikom sklapanja ugovora korisnici EENC-a moraju biti uredno obaviješteni o važećim sredstvima plaćanja i, u skladu s Uredbom (EU) 2016/679, o obradi njihovih osobnih podataka i pravima koja proizlaze iz važećeg zakonodavstva o zaštiti osobnih podataka. 2. Smatra se da je korisnik EENC-a plaćanjem cestarine svojem pružatelju usluge EENC-a ispunio obvezu plaćanja korisnika usluge prema nadležnom subjektu za naplatu cestarine. Ako su u vozilo ugrađeni ili se u njemu prevoze dva ili više komada opreme u vozilu, odgovornost je korisnika EENC-a da koristi ili aktivira odgovarajuću opremu u vozilu za određenu područje EENC-a. 3. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 30. najkasnije 19. listopada 2019. kako bi dodatno utvrdila obveze korisnika EENC-a u pogledu:	Prava i obveze korisnika EENC-a Članak 34. (1) Korisnici EENC-a imaju pravo ugovaranja usluge EENC kod bilo kojeg pružatelja usluge EENC-a, bez obzira na njihovo državljanstvo, državu u kojoj imaju boravište ili državu u kojoj je vozilo registrirano. (2) Prilikom sklapanja ugovora s korisnicima EENC-a pružatelj usluge EENC dužan ih je uredno obavijestiti o važećim sredstvima plaćanja i o obradi njihovih osobnih podataka i pravima koja proizlaze iz propisa o zaštiti osobnih podataka. (3) Smatra se da je korisnik EENC-a plaćanjem cestarine svojem pružatelju usluge EENC-a ispunio obvezu plaćanja upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom prema nadležnom subjektu za naplatu cestarine.	U potpunosti preuzeto	
--	---	------------------------------	--

(a) pružanja podataka pružatelju usluge EENC-a; i (b) upotrebe opreme u vozilu i rukovanja njome.	(4) Ako su u vozilo ugrađena ili se u njemu prevoze dva ili više komada opreme, odgovornost je korisnika EENC-a da koristi ili aktivira odgovarajuću opremu u vozilu za određeno područje EENC-a.		
POGLAVLJE III. TIJELO ZA MIRENJE Članak 11. Uspostava i funkcije 1. Svaka država članica s najmanje jednim područjem EENC-a imenuje ili uspostavlja tijelo za mirenje za lakše posredovanje između subjekata za naplatu s područjem EENC-a na njezinu državnom području i pružatelja usluge EENC-a koji imaju ugovor ili su u pregovorima za ugovor s tim subjektima za naplatu cestarine. 2. Tijelo za mirenje osobito je ovlašteno provjeriti jesu li ugovorni uvjeti koje je subjekt za naplatu cestarine postavio pružateljima usluge EENC-a nediskriminirajući. Ovlašteno je provjeriti primaju li pružatelji usluge EENC-a	Povjerenstvo za mirenje Članak 35. (1) Povjerenstvo za mirenje u Ministarstvu, sastavljeno od tri člana, nadležno za posredovanje između subjekata za naplatu s područjem EENC-a u Republici Hrvatskoj i pružatelja usluge EENC-a koji imaju ugovor ili su u pregovorima za ugovor s tim subjektima za naplatu cestarine, odlukom imenuje ministar iz redova stručnjaka za područje u kojem se posreduje. (2) Povjerenstvo za mirenje osobito je ovlašteno provjeriti jesu li ugovorni uvjeti koje je subjekt za	U potpunosti preuzeto	

naknadu u skladu s načelima predviđenima u članku 7. 3. Države članice iz stavka 1. poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da je tijelo za mirenje neovisno u pogledu svojeg uređenja i pravne strukture u odnosu na komercijalne interese subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge naplate cestarine.	naplatu cestarine postavio pružateljima usluge EENC-a nediskriminirajući, kao i provjeriti primaju li pružatelji usluge EENC-a naknadu u skladu s člankom 41. ovoga Zakona. (3) Postupak pred Povjerenstvom za mirenje ovlašteni su pokrenuti subjekt za naplatu cestarine i/ili pružatelj usluge EENC-a i tražiti da se tijelo za mirenje uključi u bilo koji spor koji se tiče njihovih ugovornih odnosa ili pregovora. (4) Povjerenstvo za mirenje je neovisno u odnosu na komercijalne interese subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge naplate cestarine te posreduje između subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge EENC-a koji imaju ugovor ili su u pregovorima za ugovor s tim subjektima za naplatu cestarine. (5) Povjerenstvo za mirenje, u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva da se uključi, dužno je izjasniti se o		
---	---	--	--

	tome ima li na raspolaganju sve dokumente potrebne za posredovanje. (6) Povjerenstvo za mirenje ovlašteno je tražiti odgovarajuće informacije od subjekata za naplatu cestarine, pružatelja usluge EENC-a i bilo kojih trećih strana aktivnih u pružanju usluge EENC-a u Republici Hrvatskoj koji su obvezni tijelu za mirenje u roku od 30 dana od zaprimanja zahtjeva dostaviti informacije kojima raspolažu. (7) Povjerenstvo za mirenje dužno je u roku od šest mjeseci od primitka zahtjeva za uključivanje izdati mišljenje u predmetu. (8) Povjerenstvo za mirenje razmjenjuje informacije s drugim tijelima za mirenje na području Europske unije o radu, vodećim načelima i praksama.		
--	--	--	--

	(9) Na postupak mirenja iz ovoga članka ne primjenjuje se zakon kojim se uređuje mirno rješavanje sporova.		
Članak 12. Postupak posredovanja 1. Svaka država članica s najmanje jednim područjem EENC-a uspostavlja postupak posredovanja kako bi subjektu za naplatu cestarine ili pružatelju usluge EENC-a omogućila da od relevantnog tijela za mirenje zahtijeva da se uključi u bilo koji spor koji se tiče njihovih ugovornih odnosa ili pregovora. 2. Postupkom posredovanja iz stavka 1. zahtijeva se da se tijelo za mirenje, u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva da se uključi, izjasni o tome ima li na raspolaganju sve dokumente potrebne za posredovanje. 3. Postupkom posredovanja iz stavka 1. zahtijeva se da tijelo za mirenje izda mišljenje najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva za uključivanjem. 4. Kako bi olakšale zadaće tijela za mirenje, države članice ovlašćuju ga da	Povjerenstvo za mirenje Članak 35. (1) Povjerenstvo za mirenje u Ministarstvu, sastavljeno od tri člana, nadležno za posredovanje između subjekata za naplatu s područjem EENC-a u Republici Hrvatskoj i pružatelja usluge EENC-a koji imaju ugovor ili su u pregovorima za ugovor s tim subjektima za naplatu cestarine, odlukom imenuje ministar iz redova stručnjaka za područje u kojem se posreduje. (2) Povjerenstvo za mirenje osobito je ovlašteno provjeriti jesu li ugovorni uvjeti koje je subjekt za naplatu cestarine postavio pružateljima usluge EENC-a	U potpunosti preuzeto	

zahtijeva odgovarajuće informacije od subjekata za naplatu cestarine, pružatelja usluge EENC-a i bilo kojih trećih strana aktivnih u pružanju usluge EENC-a u dotičnoj državi članici. 5. Države članice s najmanje jednim područjem EENC-a i Komisija poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale razmjenu informacija među tijelima za mirenje o njihovu radu, vodećim načelima i praksama.	nediskriminirajući, kao i provjeriti primaju li pružatelji usluge EENC-a naknadu u skladu s člankom 41. ovoga Zakona. (3) Postupak pred Povjerenstvom za mirenje ovlašteni su pokrenuti subjekt za naplatu cestarine i/ili pružatelj usluge EENC-a i tražiti da se tijelo za mirenje uključi u bilo koji spor koji se tiče njihovih ugovornih odnosa ili pregovora. (4) Povjerenstvo za mirenje je neovisno u odnosu na komercijalne interese subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge naplate cestarine te posreduje između subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge EENC-a koji imaju ugovor ili su u pregovorima za ugovor s tim subjektima za naplatu cestarine. (5) Povjerenstvo za mirenje, u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva da se uključi, dužno je izjasniti se o tome ima li na raspolaganju sve		
---	---	--	--

	dokumente potrebne za posredovanje. (6) Povjerenstvo za mirenje ovlašteno je tražiti odgovarajuće informacije od subjekata za naplatu cestarine, pružatelja usluge EENC-a i bilo kojih trećih strana aktivnih u pružanju usluge EENC-a u Republici Hrvatskoj koji su obvezni tijelu za mirenje u roku od 30 dana od zaprimanja zahtjeva dostaviti informacije kojima raspolažu. (7) Povjerenstvo za mirenje dužno je u roku od šest mjeseci od primitka zahtjeva za uključivanje izdati mišljenje u predmetu. (8) Povjerenstvo za mirenje razmjenjuje informacije s drugim tijelima za mirenje na području Europske unije o radu, vodećim načelima i praksama.		
--	--	--	--

	(9) Na postupak mirenja iz ovoga članka ne primjenjuje se zakon kojim se uređuje mirno rješavanje sporova.		
POGLAVLJE IV. TEHNIČKE ODREDBE Članak 13. Jedinstvena stalna usluga Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se EENC korisnicima EENC-a pruža u obliku jedinstvene stalne usluge. To znači da: (a) kad su parametri za klasifikaciju vozila, uključujući promjenjive, pohranjeni ili prijavljeni, ili oboje, u vozilu tijekom vožnje više nije potrebna dodatna ljudska intervencija, osim ako dođe do izmjene karakteristika vozila; i (b) ljudska interakcija s određenim komadom opreme u vozilu ostane ista bez obzira na područje EENC-a.	Tehnički zahtjevi i posebni uvjeti za EENC i interoperabilnost Članak 36. (1) EENC se pruža u obliku jedinstvene stalne usluge koja ispunjava sljedeće zahtjeve: - kad su parametri za klasifikaciju vozila, uključujući promjenjive, pohranjeni ili prijavljeni, ili oboje, u vozilu tijekom vožnje, bez potrebe dodatnog ljudskog djelovanja, osim ako dođe do izmjene karakteristika vozila i - ljudska interakcija s opremom u vozilu ostaje ista,	U potpunosti preuzeto	

	bez obzira na područje EENC-a. (2) Odnos korisnika EENC-a i subjekta za naplatu cestarina ograničen je na izdavanje računa u skladu s člankom 31. stavkom 8. ovoga Zakona te na proces prisilne naplate. (3) Odnos između korisnika EENC-a i pružatelja usluge EENC-a ili njihove opreme u vozilu može se razlikovati ovisno o pružatelju usluge EENC-a, uz uvjet da interoperabilnost usluge EENC-a nije ugrožena. (4) Pružatelji usluge naplate cestarine, uključujući pružatelje usluge EENC-a, na zahtjev Ministarstva, obvezni su dostaviti podatke o pruženim uslugama, uz primjenu propisa o zaštiti podataka, koji se podaci koriste isključivo za potrebe prometnih politika i za poboljšanje upravljanja prometom i ne smiju se koristiti za druge svrhe.		
--	---	--	--

Članak 14. Dodatni elementi u vezi s EENC-om 1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da je interakcija korisnika EENC-a sa subjektima za naplatu cestarina ograničena, prema potrebi, na proces izdavanja računa u skladu s člankom 6. stavkom 4. i na procese izvršavanja. Interakcije između korisnikâ EENC-a i pružateljâ usluge EENC-a, ili njihove opreme u vozilu, mogu biti specifične za svakog pružatelja usluge EENC-a bez ugrožavanja interoperabilnosti usluge EENC-a. 2. Države članice mogu zahtijevati da pružatelji usluge naplate cestarine, uključujući pružatelje usluge EENC-a, na zahtjev nadležnih tijela država članica dostave podatke o prometu svojih klijenata, podložno poštovanju primjenjivih pravila o zaštiti podataka. Takve podatke države članice smiju koristiti samo za potrebe prometnih politika i za poboljšanje	Tehnički zahtjevi i posebni uvjeti za EENC i interoperabilnost Članak 36. (1) EENC se pruža u obliku jedinstvene stalne usluge koja ispunjava sljedeće zahtjeve: - kad su parametri za klasifikaciju vozila, uključujući promjenjive, pohranjeni ili prijavljeni, ili oboje, u vozilu tijekom vožnje, bez potrebe dodatnog ljudskog djelovanja, osim ako dođe do izmjene karakteristika vozila i - ljudska interakcija s opremom u vozilu ostaje ista,	U potpunosti preuzeto	

upravljanja prometom, a podaci se ne smiju koristiti za identifikaciju klijenata. 3. Komisija najkasnije 19. listopada 2019. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju specifikacije elektroničkih sučelja između sastavnica interoperabilnosti subjekata za naplatu cestarine, pružatelja usluge EENC-a i korisnika EENC-a, uključujući, prema potrebi, sadržaj poruka koje akteri izmjenjuju preko tih sučelja. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.	bez obzira na područje EENC-a. (2) Odnos korisnika EENC-a i subjekta za naplatu cestarina ograničen je na izdavanje računa u skladu s člankom 31. stavkom 8. ovoga Zakona te na proces prisilne naplate. (3) Odnos između korisnika EENC-a i pružatelja usluge EENC-a ili njihove opreme u vozilu može se razlikovati ovisno o pružatelju usluge EENC-a, uz uvjet da interoperabilnost usluge EENC-a nije ugrožena. (4) Pružatelji usluge naplate cestarine, uključujući pružatelje usluge EENC-a, na zahtjev Ministarstva, obvezni su dostaviti podatke o pruženim uslugama, uz primjenu propisa o zaštiti podataka, koji se podaci koriste isključivo za potrebe prometnih politika i za poboljšanje upravljanja prometom i ne smiju se koristiti za druge svrhe.		
---	---	--	--

Članak 15. Sastavnice interoperabilnosti 1. Ako se na državnom području države članice uspostavlja novi elektronički sustav za naplatu cestarine, ta država članica poduzima potrebne mjere kako bi osigurala da imenovani subjekt za naplatu cestarina nadležan za sustav izradi i u izjavi o području EENC-a objavi detaljno planiranje procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, čime se zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a omogućuje akreditacija najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja novog sustava. Ako se znatno mijenja elektronički sustav za naplatu cestarine na državnom području države članice, ta država članica poduzima potrebne mjere kako bi osigurala da subjekt za naplatu cestarina nadležan za sustav, uz elemente iz prvog podstavka, izradi i u izjavi o području EENC-a objavi detaljno	Sastavnice interoperabilnosti Članak 37. (1) Ako se uspostavlja novi elektronički sustav za naplatu cestarine, imenovani subjekt za naplatu cestarine nadležan za sustav obvezan je izraditi i u izjavi o području EENC-a objaviti detaljno planiranje procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, čime se zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a omogućuje akreditacija, najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja novog sustava.	U potpunosti preuzeto	

planiranje ponovne ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti pružatelja usluge EENC-a koji su prije njegove znatne izmjene već bili akreditirani za sustav. Planiranjem se omogućuje ponovna akreditacija dotičnih pružatelja usluge EENC-a najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja izmijenjenog sustava. Subjekt za naplatu cestarine dužan je poštovati to planiranje. 2. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da svaki subjekt za naplatu cestarine nadležan za područje EENC-a na državnom području te države članice uspostavi testno okruženje u kojem pružatelj usluge EENC-a ili njegov ovlašteni predstavnik mogu provjeriti je li njihova oprema u vozilu primjerena za upotrebu u području EENC-a subjekta za naplatu cestarine i dobiti potvrdu o uspješnom prolasku odgovarajućih testova. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi omogućile subjektima za naplatu cestarine da uspostave jedinstveno testno okruženje za više od jednog područja EENC-a te kako bi omogućile jednom ovlaštenom predstavniku da provjeri primjerenost za upotrebu jednog tipa opreme u vozilu u ime više od jednog pružatelja usluge EENC-a.	(2) Odredba stavka 1. ovoga članka primjenjuje se i ako se znatno mijenja elektronički sustav za naplatu cestarine, a nadležni subjekt za naplatu cestarine obavezan je uz to izraditi i u izjavi o području EENC-a objaviti detaljno planiranje ponovne ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti pružatelja usluge EENC-a koji su prije njegove znatne izmjene već bili akreditirani za sustav. (3) U Republici Hrvatskoj se uspostavlja jedinstveno testno okruženje u kojem pružatelj usluge EENC-a ili njegov ovlašteni predstavnik može provjeriti je li njihova oprema u vozilu primjerena za upotrebu u području EENC-a subjekta za naplatu cestarine i dobiti potvrdu o uspješnom prolasku odgovarajućih testova. (4) Subjekti za naplatu cestarine od pružatelja usluge EENC-a ili njihovih ovlaštenih predstavnika imaju pravo naplatiti troškove svih odgovarajućih testova uključujući i troškove testova za tehnološko rješenje, za prilagodbu		
---	---	--	--

Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi omogućile subjektima za naplatu cestarine da od pružatelja usluge EENC-a ili njihovih ovlaštenih predstavnika zahtijevaju da pokriju troškove odgovarajućih testova. 3. Države članice ne zabranjuju, ograničavaju ni ometaju stavljanja na tržište sastavnica interoperabilnosti za upotrebu u EENC-u ako imaju oznaku CE ili izjavu o sukladnosti sa specifikacijama ili izjavu o primjerenosti za upotrebu. Države članice posebno ne zahtijevaju preglede koji su već obavljeni u okviru postupka za provjeru sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu, ili obojega. 4. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 30. najkasnije 19. listopada 2019. kako bi utvrdila zahtjeve za sastavnice interoperabilnosti u vezi sa sigurnošću i zdravljem, pouzdanošću i dostupnošću, zaštitom okoliša, tehničkom kompatibilnošću, sigurnošću i privatnošću te funkcioniranjem i upravljanjem. 5. Komisija također donosi delegirane akte u skladu s člankom 30. najkasnije 19. listopada 2019. kako bi utvrdila opće infrastrukturne zahtjeve u pogledu: (a)točnosti podataka o prijavi cestarine s ciljem jamčenja jednakog postupanja	i testiranje opreme u vozilu, testova kompatibilnosti na vozilima i opremi i slično. (5) Sastavnice interoperabilnosti za upotrebu u EENC-u slobodno se stavljaju na tržište ako imaju oznaku CE ili izjavu o sukladnosti sa specifikacijama ili izjavu o primjerenosti za upotrebu ili obje izjave, a pregledi koji su već obavljeni u okviru postupka za provjeru sukladnosti sa specifikacijama i/ili primjerenosti za upotrebu ne trebaju se ponoviti. (6) Ako sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE, koje su stavljene na tržište te upotrijebljene u skladu s namjenom, ne zadovoljavaju relevantne zahtjeve, Ministarstvo pokreće postupak pred tijelom koje je, sukladno posebnim propisima, nadležno za stavljanje robe na tržište, radi ograničavanja njihova područja primjene i zabrane njihove upotrebe odnosno povlačenja s tržišta.		
--	--	--	--

prema korisnicima EENC-a u pogledu cestarina i naknada; (b) identifikacije odgovornog pružatelja usluge EENC-a preko opreme u vozilu; (c) upotrebe otvorenih standarda za sastavnice interoperabilnosti opreme EENC-a; (d) integriranja opreme u vozilu; i (e) informiranja vozača o zahtjevu plaćanja cestarine. 6. Komisija donosi provedbene akte najkasnije 19. listopada 2019. kako bi utvrdila sljedeće posebne infrastrukturne zahtjeve: (a) zahtjeve za zajedničke komunikacijske protokole između opreme subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge EENC-a; (b) zahtjeve za mehanizme za subjekte za naplatu cestarine kojima je cilj otkriti je li vozilo koje prometuje njihovim područjem EENC-a opremljeno valjanom i funkcionalnom opremom u vozilu; (c) zahtjeve o sučelju čovjek-stroj u opremi u vozilu; (d) zahtjeve koji se posebno primjenjuju na sastavnice interoperabilnosti u sustavima za naplatu cestarine na temelju mikrovalne tehnologije; i (e) zahtjeve koji se posebno primjenjuju u okviru sustava za naplatu cestarine na	(7) O pokretanju postupka iz stavka 6. ovoga članka Ministarstvo obavještuje Europsku komisiju, pri čemu posebno navodi je li do nesukladnosti došlo zbog: - nepravilne primjene tehničkih specifikacija i/ili - neprimjerenosti tehničkih specifikacija. (8) Ako Europska komisija utvrdi da je neopravdana mjera koju je po pokrenutom postupku iz stavka 6. ovoga članka odredilo nadležno tijelo, Ministarstvo pokreće postupak pred nadležnim tijelom za opoziv poduzete mjere. (9) Ukoliko se u postupku pred tijelom iz stavka 8. ovoga članka utvrdi da sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE ne ispunjavaju zahtjeve interoperabilnosti, nadležno tijelo, sukladno posebnim propisima kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, ovlašteno je od proizvođača ili		
--	---	--	--

temelju globalnog navigacijskog satelitskog sustava (GNSS); Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2. 7. Komisija donosi provedbene akte najkasnije 19. listopada 2019. kako bi utvrdila postupak koji države članice trebaju primijeniti pri ocjeni sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, uključujući sadržaj i oblik EZ izjava. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.	njegova ovlaštenog predstavnika zatražiti da, pod uvjetima koje to tijelo navede, uspostavi sukladnost sastavnice interoperabilnosti sa specifikacijama ili njezinu primjerenost za upotrebu, ili oboje. (10) U svakom aktu koji donosi nadležno tijelo sukladno posebnim propisima kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, u vezi s ocjenom sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, detaljno se navode razlozi na kojima se temelji, a akt se dostavlja proizvođaču, pružatelju usluge EENC-a ili njihovim ovlaštenim predstavnicima, navodeći pritom pravna sredstva koja su na raspolaganju, na temelju propisa kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, i rokove u kojima je moguće iskoristiti ta pravna sredstva. (11) O aktima iz stavaka 9. i 10. ovoga članka Ministarstvo izvješćuje Europsku komisiju.		
--	---	--	--

(12) Tijelo državne uprave nadležno za područje elektroničkih komunikacija prijavljuje Europskoj komisiji i državama članicama Europske unije tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja je ovlastilo za provedbu postupaka ocjenjivanja sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu, propisanim provedbenim aktima koje Europska komisija donosi na temelju akta iz članka 2. točke 2. ovoga Zakona, kao i o svakoj promjeni vezanoj za ovlaštenje, te o tome obavještava Ministarstvo i tijelo državne uprave nadležno za gospodarstvo.

(13) Za svako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 12. ovoga članka tijelo državne uprave nadležno za područje elektroničkih komunikacija koje ga prijavljuje prethodno određuje područje nadležnosti i od Europske komisije dobiva identifikacijski broj.

(14) Postupak ocjenjivanja prijavljenih tijela iz stavka 12. ovoga članka i ukidanja ovlaštenja provodi se u skladu s propisima o tehničkim

	zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti.		
POGLAVLJE V. ZAŠTITNE KLAUZULE Članak 16. Zaštitni postupak 1. Ako država članica opravdano vjeruje da sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE, koje su stavljene na tržište te upotrijebljene u skladu s namjenom, vjerojatno neće zadovoljiti relevantne zahtjeve, poduzima sve potrebne mjere da ograniči njihovo područje primjene, zabrani njihovu upotrebu ili ih povuče s tržišta. Država članica odmah obavještuje Komisiju o mjerama koje je poduzela i navodi razloge za svoju odluku, pri čemu posebno navodi je li do nesukladnosti došlo zbog: (a)nepravilne primjene tehničkih specifikacija; ili (b)neprimjerenosti tehničkih specifikacija.	Sastavnice interoperabilnosti Članak 37. (1) Ako se uspostavlja novi elektronički sustav za naplatu cestarine, imenovani subjekt za naplatu cestarine nadležan za sustav obvezan je izraditi i u izjavi o području EENC-a objaviti detaljno planiranje procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, čime se zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a omogućuje akreditacija, najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja novog sustava.	U potpunosti preuzeto	

2. Komisija se što je brže moguće savjetuje s dotičnom državom članicom, proizvođačem, pružateljem usluge EENC-a ili njihovim ovlaštenim predstavnicima s poslovnim nastanom u Uniji. Ako na temelju tog savjetovanja Komisija utvrdi da je mjera opravdana, o tome odmah obavješćuje dotičnu državu članicu, kao i druge države članice. Međutim, ako na temelju tog savjetovanja Komisija utvrdi da je mjera neopravdana, o tome odmah obavješćuje dotičnu državu članicu, kao i proizvođača ili njegova ovlaštenog predstavnika s poslovnim nastanom u Uniji i druge države članice. 3. Ako sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE ne ispunjavaju zahtjeve interoperabilnosti, nadležna država članica od proizvođača ili njegova ovlaštenog predstavnika s poslovnim nastanom u Uniji zahtijeva da ponovno uspostavi sukladnost sastavnice interoperabilnosti sa specifikacijama ili njezinu primjerenost za upotrebu, ili oboje, pod uvjetima koje utvrdi ta država članica te o tome obavješćuje Komisiju i druge države članice.	(2) Odredba stavka 1. ovoga članka primjenjuje se i ako se znatno mijenja elektronički sustav za naplatu cestarine, a nadležni subjekt za naplatu cestarine obvezan je uz to izraditi i u izjavi o području EENC-a objaviti detaljno planiranje ponovne ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti pružatelja usluge EENC-a koji su prije njegove znatne izmjene već bili akreditirani za sustav. (3) U Republici Hrvatskoj se uspostavlja jedinstveno testno okruženje u kojem pružatelj usluge EENC-a ili njegov ovlašten predstavnik može provjeriti je li njihova oprema u vozilu primjerena za upotrebu u području EENC-a subjekta za naplatu cestarine i dobiti potvrdu o uspješnom prolasku odgovarajućih testova. (4) Subjekti za naplatu cestarine od pružatelja usluge EENC-a ili njihovih ovlaštenih predstavnika imaju pravo naplatiti troškove svih odgovarajućih testova uključujući i troškove testova za tehnološko rješenje, za prilagodbu		
---	---	--	--

	i testiranje opreme u vozilu, testova kompatibilnosti na vozilima i opremi i slično. (5) Sastavnice interoperabilnosti za upotrebu u EENC-u slobodno se stavljaju na tržište ako imaju oznaku CE ili izjavu o sukladnosti sa specifikacijama ili izjavu o primjerenosti za upotrebu ili obje izjave, a pregledi koji su već obavljeni u okviru postupka za provjeru sukladnosti sa specifikacijama i/ili primjerenosti za upotrebu ne trebaju se ponoviti. (6) Ako sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE, koje su stavljene na tržište te upotrijebljene u skladu s namjenom, ne zadovoljavaju relevantne zahtjeve, Ministarstvo pokreće postupak pred tijelom koje je, sukladno posebnim propisima, nadležno za stavljanje robe na tržište, radi ograničavanja njihova područja primjene i zabrane njihove upotrebe odnosno povlačenja s tržišta.		
--	--	--	--

	(7) O pokretanju postupka iz stavka 6. ovoga članka Ministarstvo obavještuje Europsku komisiju, pri čemu posebno navodi je li do nesukladnosti došlo zbog: - nepravilne primjene tehničkih specifikacija i/ili - neprimjerenosti tehničkih specifikacija. (8) Ako Europska komisija utvrdi da je neopravdana mjera koju je po pokrenutom postupku iz stavka 6. ovoga članka odredilo nadležno tijelo, Ministarstvo pokreće postupak pred nadležnim tijelom za opoziv poduzete mjere. (9) Ukoliko se u postupku pred tijelom iz stavka 8. ovoga članka utvrdi da sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE ne ispunjavaju zahtjeve interoperabilnosti, nadležno tijelo, sukladno posebnim propisima kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, ovlašteno je od proizvođača ili		
--	---	--	--

	njegova ovlaštenog predstavnika zatražiti da, pod uvjetima koje to tijelo navede, uspostavi sukladnost sastavnice interoperabilnosti sa specifikacijama ili njezinu primjerenost za upotrebu, ili oboje. (10) U svakom aktu koji donosi nadležno tijelo sukladno posebnim propisima kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, u vezi s ocjenom sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, detaljno se navode razlozi na kojima se temelji, a akt se dostavlja proizvođaču, pružatelju usluge EENC-a ili njihovim ovlaštenim predstavnicima, navodeći pritom pravna sredstva koja su na raspolaganju, na temelju propisa kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, i rokove u kojima je moguće iskoristiti ta pravna sredstva. (11) O aktima iz stavaka 9. i 10. ovoga članka Ministarstvo izvješćuje Europsku komisiju.		
--	---	--	--

(12) Tijelo državne uprave nadležno za područje elektroničkih komunikacija prijavljuje Europskoj komisiji i državama članicama Europske unije tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja je ovlastilo za provedbu postupaka ocjenjivanja sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu, propisanim provedbenim aktima koje Europska komisija donosi na temelju akta iz članka 2. točke 2. ovoga Zakona, kao i o svakoj promjeni vezanoj za ovlaštenje, te o tome obavještava Ministarstvo i tijelo državne uprave nadležno za gospodarstvo.

(13) Za svako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 12. ovoga članka tijelo državne uprave nadležno za područje elektroničkih komunikacija koje ga prijavljuje prethodno određuje područje nadležnosti i od Europske komisije dobiva identifikacijski broj.

(14) Postupak ocjenjivanja prijavljenih tijela iz stavka 12. ovoga članka i ukidanja ovlaštenja provodi se u skladu s propisima o tehničkim

	zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti.		
Članak 17. Transparentnost ocjenjivanja U svakoj odluci koju donese država članica ili subjekt za naplatu cestarine u vezi s ocjenom sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti te u svakoj odluci donesenoj na temelju članka 16. detaljno se navode razlozi na kojima se temelji. O njoj se što je prije moguće obavješćuje dotičnog proizvođača, pružatelja usluge EENC-a ili njihove ovlaštene predstavnike, navodeći pritom pravna sredstva koja su na raspolaganju na temelju propisa koji su u dotičnoj državi članici na snazi i rokove u kojima je moguće iskoristiti ta pravna sredstva.	Sastavnice interoperabilnosti Članak 37. (1) Ako se uspostavlja novi elektronički sustav za naplatu cestarine, imenovani subjekt za naplatu cestarine nadležan za sustav obvezan je izraditi i u izjavi o području EENC-a objaviti detaljno planiranje procesa ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, čime se zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a omogućuje akreditacija, najkasnije mjesec dana prije operativnog pokretanja novog sustava.	U potpunosti preuzeto	

(2) Odredba stavka 1. ovoga članka primjenjuje se i ako se znatno mijenja elektronički sustav za naplatu cestarine, a nadležni subjekt za naplatu cestarine obvezan je uz to izraditi i u izvavi o području EENC-a objaviti detaljno planiranje ponovne ocjene sukladnosti sa specifikacijama i primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti pružatelja usluge EENC-a koji su prije njegove znatne izmjene već bili akreditirani za sustav.

(3) U Republici Hrvatskoj se uspostavlja jedinstveno testno okruženje u kojem pružatelj usluge EENC-a ili njegov ovlašteni predstavnik može provjeriti je li njihova oprema u vozilu primjerena za upotrebu u području EENC-a subjekta za naplatu cestarine i dobiti potvrdu o uspješnom prolasku odgovarajućih testova.

(4) Subjekti za naplatu cestarine od pružatelja usluge EENC-a ili njihovih ovlaštenih predstavnika imaju pravo naplatiti troškove svih odgovarajućih testova uključujući i troškove testova za tehnološko rješenje, za prilagodbu

	i testiranje opreme u vozilu, testova kompatibilnosti na vozilima i opremi i slično. (5) Sastavnice interoperabilnosti za upotrebu u EENC-u slobodno se stavljaju na tržište ako imaju oznaku CE ili izjavu o sukladnosti sa specifikacijama ili izjavu o primjerenosti za upotrebu ili obje izjave, a pregledi koji su već obavljeni u okviru postupka za provjeru sukladnosti sa specifikacijama i/ili primjerenosti za upotrebu ne trebaju se ponoviti. (6) Ako sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE, koje su stavljene na tržište te upotrijebljene u skladu s namjenom, ne zadovoljavaju relevantne zahtjeve, Ministarstvo pokreće postupak pred tijelom koje je, sukladno posebnim propisima, nadležno za stavljanje robe na tržište, radi ograničavanja njihova područja primjene i zabrane njihove upotrebe odnosno povlačenja s tržišta.		
--	--	--	--

	(7) O pokretanju postupka iz stavka 6. ovoga članka Ministarstvo obavještuje Europsku komisiju, pri čemu posebno navodi je li do nesukladnosti došlo zbog: - nepravilne primjene tehničkih specifikacija i/ili - neprimjerenosti tehničkih specifikacija. (8) Ako Europska komisija utvrdi da je neopravdana mjera koju je po pokrenutom postupku iz stavka 6. ovoga članka odredilo nadležno tijelo, Ministarstvo pokreće postupak pred nadležnim tijelom za opoziv poduzete mjere. (9) Ukoliko se u postupku pred tijelom iz stavka 8. ovoga članka utvrdi da sastavnice interoperabilnosti s oznakom CE ne ispunjavaju zahtjeve interoperabilnosti, nadležno tijelo, sukladno posebnim propisima kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, ovlašteno je od proizvođača ili		
--	---	--	--

	njegova ovlaštenog predstavnika zatražiti da, pod uvjetima koje to tijelo navede, uspostavi sukladnost sastavnice interoperabilnosti sa specifikacijama ili njezinu primjerenost za upotrebu, ili oboje. (10) U svakom aktu koji donosi nadležno tijelo sukladno posebnim propisima kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, u vezi s ocjenom sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu sastavnica interoperabilnosti, detaljno se navode razlozi na kojima se temelji, a akt se dostavlja proizvođaču, pružatelju usluge EENC-a ili njihovim ovlaštenim predstavnicima, navodeći pritom pravna sredstva koja su na raspolaganju, na temelju propisa kojima se uređuje stavljanje robe na tržište, i rokove u kojima je moguće iskoristiti ta pravna sredstva. (11) O aktima iz stavaka 9. i 10. ovoga članka Ministarstvo izvješćuje Europsku komisiju.		
--	---	--	--

(12) Tijelo državne uprave nadležno za područje elektroničkih komunikacija prijavljuje Europskoj komisiji i državama članicama Europske unije tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja je ovlastilo za provedbu postupaka ocjenjivanja sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu, propisanim provedbenim aktima koje Europska komisija donosi na temelju akta iz članka 2. točke 2. ovoga Zakona, kao i o svakoj promjeni vezanoj za ovlaštenje, te o tome obavještava Ministarstvo i tijelo državne uprave nadležno za gospodarstvo.

(13) Za svako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 12. ovoga članka tijelo državne uprave nadležno za područje elektroničkih komunikacija koje ga prijavljuje prethodno određuje područje nadležnosti i od Europske komisije dobiva identifikacijski broj.

(14) Postupak ocjenjivanja prijavljenih tijela iz stavka 12. ovoga članka i ukidanja ovlaštenja provodi se u skladu s propisima o tehničkim

	zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti.		
POGLAVLJE VI. ADMINISTRATIVNI MEHANIZMI Članak 18. Jedinstveni kontaktni ured Svaka država članica s najmanje dva područja EENC-a na svojem državnom području određuje jedinstveni kontaktni ured za pružatelje usluge EENC-a. Država članica javno objavljuje kontaktne podatke tog ureda te ih na zahtjev dostavlja zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a. Država članica poduzima potrebne mjere kako bi osigurala da kontaktni ured, na zahtjev pružatelja usluga EENC-a, olakšava i koordinira administrativne kontakte u ranoj fazi između pružatelja usluge EENC-a i subjekata za naplatu cestarine nadležnih za područja EENC-a na državnom području države članice. Kontaktni ured može biti fizička osoba ili javno ili privatno tijelo.	Jedinstvena kontaktna točka Članak 30. Ministarstvo se određuje jedinstvenom kontaktnom točkom za olakšavanje i koordiniranje administrativnih aktivnosti između pružatelja usluge EENC-a i subjekata za naplatu cestarine. Podatke o jedinstvenoj kontaktnoj točki Ministarstvo javno objavljuje na svojim mrežnim stranicama te ih na zahtjev dostavlja zainteresiranim pružateljima usluge EENC-a.	U potpunosti preuzeto	

Članak 19. Prijavljena tijela 1. Države članice obavješćuju Komisiju i druge države članice o tijelima koja su ovlaštena za provedbu ili nadzor nad postupkom za ocjenu sukladnosti sa specifikacijama ili primjerenosti za upotrebu navedenim u provedbenim aktima iz članka 15. stavka 7., pri čemu za svako tijelo navode područje nadležnosti i identifikacijske brojeve, prethodno dobivene od Komisije. Komisija objavljuje popis tijela, njihove identifikacijske brojeve i područja nadležnosti u Službenom listu Europske unije te ažurira taj popis. 2. Države članice pri ocjenjivanju prijavljenih tijela primjenjuju kriterije predviđene u delegiranim aktima iz stavka 5. ovog članka. Smatra se da tijela koja ispunjavaju kriterije ocjenjivanja predviđene odgovarajućim europskim normama ispunjavaju navedene kriterije. 3. Država članica povlači odobrenje za tijelo koje više ne ispunjava kriterije predviđene u delegiranim aktima iz stavka 5. ovog članka. Ona o tome odmah obavješćuje Komisiju i druge države članice. 4. Ako država članica ili Komisija smatraju da tijelo koje je prijavila druga	Pravilnik o korištenju ESNC i Opći uvjeti poslovanja Članak 13. (1) Subjekti za naplatu cestarine donose Opće uvjete poslovanja za autoceste i/ili objekt pod naplatom kojima upravljaju, u skladu s ovim Zakonom. (2) Opći uvjeti poslovanja iz stavka 1. ovoga članka objavljuju se na službenoj mrežnoj stranici subjekta za naplatu cestarine. (3) Pravilnik kojim se detaljno uređuje tehnička funkcionalnost ESNC-a donosi Ministar.	Nije preuzeto	Bit će preuzeto u: Pravilnik o korištenju ESNC (24.09.2026)
---	---	----------------------	--

država članica ne ispunjava kriterije predviđene u delegiranim aktima iz stavka 5. ovog članka, predmet se upućuje Odboru za elektroničku naplatu cestarine iz članka 31. stavka 1. koji svoje mišljenje donosi u roku od tri mjeseca. S obzirom na mišljenje tog odbora, Komisija državu članicu koja je prijavila dotično tijelo obavješćuje o svim promjenama koje su potrebne da prijavljeno tijelo zadrži priznati status. 5. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 30. najkasnije 19. listopada 2019. kako bi utvrdila minimalne kriterije prihvatljivosti za prijavljena tijela.			
Članak 20. Skupina za koordinaciju Skupina za koordinaciju tijela prijavljenih u skladu s člankom 19. stavkom 1. („skupina za koordinaciju”) osniva se kao radna skupina Odbora za elektroničku naplatu cestarine iz članka 31. stavka 1., u skladu s poslovníkom tog odbora.		Nije preuzeto	Preuzeto u: Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o cestama (NN 144/2021) članak/članci 72a

Članak 21. Registri 1. Za potrebu provedbe ove Direktive svaka država članica vodi nacionalni elektronički registar sljedećeg: (a) područja EENC-a unutar njezina državnog područja, uključujući informacije o: i. odgovarajućim subjektima za naplatu cestarine; ii. korištenim tehnologijama za naplatu cestarine; iii. podacima za obračun cestarine; iv. izvavi o području EENC-a; i v. pružateljima usluge EENC-a koji imaju ugovore za EENC sa subjektima za naplatu cestarine koji su aktivni na državnom području te države članice. (b) pružatelja usluge EENC-a kojima je odobrila registraciju u skladu s člankom 4.; i (c) detalja jedinstvenog kontaktnog ureda iz članka 18. za EENC, uključujući adresu elektroničke pošte i telefonski broj. Osim ako je navedeno drukčije, države članice najmanje jednom godišnje provjeravaju jesu li zahtjevi iz članka 4. točaka (a), (d), (e) i (f) još uvijek ispunjeni i na odgovarajući način ažuriraju registar. Registar također sadržava zaključke revizije	Registracija pružatelja usluge EENC-a Članak 28. (1) Ministarstvo vodi javno dostupan elektronički Registar pružatelja usluge EENC-a, koji imaju sjedište na teritoriju Republike Hrvatske, koji zatraže registraciju i koji mogu dokazati da kumulativno ispunjavaju sljedeće uvjete za registraciju: - imaju certifikat EN ISO 9001 ili jednakovrijedan certifikat - raspolazu tehničkom opremom i EZ izjavom ili potvrdom koja potvrđuje sukladnost sastavnica interoperabilnosti sa specifikacijama - imaju stručne sposobnosti za pružanje usluga elektroničke naplate cestarine ili za druga relevantna područja	Djelomično preuzeto	Bit će preuzeto u: Pravilnik o registraciji pružatelja usluga EENC U Republici Hrvatskoj (01.01.0001)
--	---	----------------------------	--

predviđene u članku 4. točki (e). Država članica nije odgovorna za radnje pružatelja usluge EENC-a spomenutih u njezinom registru. 2. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da su svi podaci sadržani u nacionalnom elektroničkom registru ažurirani i točni. 3. Registri su javno dostupni u elektroničkom obliku. 4. Ti registri na raspolaganju su od 19. listopada 2021. 5. Na kraju svake kalendarske godine tijela država članica nadležna za registre Komisiji elektroničkim putem šalju registre područja EENC-a i pružatelja usluge EENC-a. Komisija stavlja na raspolaganje te informacije drugim državama članicama. Država članica registracije i Komisija obavješćuju se o svim odstupanjima od stanja u državi članici.	- drže odgovarajući financijski položaj - provode opći plan upravljanja rizicima koji podliježe reviziji najmanje svake dvije godine i - imaju dobar ugled. (2) U Registar iz stavka 1. ovoga članka upisuju se podaci o područjima EENC-a u Republici Hrvatskoj, uključujući podatke o subjektima za naplatu cestarine, korištenim tehnologijama za naplatu cestarine, podacima za obračun cestarine, izjavi o području EENC-a, pružateljima usluge EENC-a koji imaju ugovore za EENC sa subjektima za naplatu cestarine u Republici Hrvatskoj, pružateljima usluge EENC-a kojima je odobrena registracija u Republici Hrvatskoj i ispunjavanju svih zahtjeva za registraciju, uključujući revizije plana upravljanja rizicima, kao i adresi elektroničke pošte i telefonskom broju te ostalim podacima o jedinstvenoj kontaktnoj točki za EENC iz članka 30. ovoga Zakona.		
---	---	--	--

	(3) Rješenje o upisu u Registar po službenoj dužnosti donosi Ministarstvo. (4) Rješenje iz stavka 3. ovoga članka donosi se za razdoblje od tri godine i može se produžiti na isti rok na način i pod uvjetima propisanim ovim člankom. (5) Protiv rješenja iz stavka 3. ovog članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom. (6) Podaci iz Registra iz stavka 1. ovoga članka provjeravaju se jednom godišnje. (7) Pružatelji usluge EENC-a koji su registrirani u Republici Hrvatskoj obvezni su Ministarstvu dostaviti:		
--	--	--	--

	- izjavu da su sklopili ugovore za EENC koji obuhvaćaju sva područja EENC-a na državnim područjima najmanje četiriju država članica Europske unije, u roku od najduže 36 mjeseci od dana njihove registracije, - izjavu da su sklopili ugovore za EENC koji obuhvaćaju sva područja EENC-a u Republici Hrvatskoj, u roku od 24 mjeseca od sklapanja prvog ugovora ili izjavu da to nije moguće zbog razloga iz nadležnosti subjekta za naplatu cestarine. (8) Pružatelj usluge EENC-a koji je registriran u Republici Hrvatskoj dostavlja Ministarstvu potvrdu da je zadržana pokrivenost svih područja EENC-a iz stavka 7. ovoga članka svakih 12 mjeseci nakon sklapanja ugovora. (9) Kada je zbog razloga iz nadležnosti subjekta za naplatu		
--	--	--	--

	cestarine na pojedinom području pokrivenost područja EENC u Republici Hrvatskoj ili druge države članice Europske unije prekinuta, pružatelji usluge EENC-a koji je registriran u Republici Hrvatskoj o tome je obvezan pisano izvijestiti Ministarstvo najkasnije u roku od 30 dana od dana prekida. (10) O ponovnom uspostavljanju pokrivenosti iz stavka 9. ovog članka pružatelji usluge EENC-a koji je registriran u Republici Hrvatskoj obvezan je pisano izvijestiti Ministarstvo najkasnije u roku od 30 dana od dana uspostave. (11) Ako Ministarstvo utvrdi prestanak ispunjavanja pojedinog uvjeta iz stavka 1. ovoga članka temeljem kojih je izvršena registracija pružatelja usluge EENC u Republici Hrvatskoj, naložit će pružatelju usluge EENC da u roku od 15 dana od primitka naloga dostavi dokaze o ponovnom ispunjavanju zahtjeva.		
--	---	--	--

	(12) Ukoliko pružatelj usluge EENC ne postupi po nalogu iz stavka 11. ovoga članka, Ministarstvo provodi postupak brisanja toga pružatelja usluge EENC iz Registra. (13) Rješenje o brisanju iz Registra po službenoj dužnosti donosi Ministarstvo. (14) Protiv rješenja iz stavka 13. ovog članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom. (15) Ministarstvo na kraju svake kalendarske godine elektroničkim putem dostavlja Europskoj komisiji registre područja EENC-a i pružatelja usluga EENC-a u Republici Hrvatskoj. (16) Dokumentaciju kojom se dokazuje ispunjavanje uvjeta za registraciju pružatelja usluga EENC iz stavka 1. ovoga članka i način upisa podataka iz stavka 2. ovoga		
--	---	--	--

	članka u Registar pravilnikom propisuje ministar.		
POGLAVLJE VII. PROBNI SUSTAVI Članak 22. Probni sustavi za naplatu cestarine 1. Države članice, na ograničenim dijelovima svojeg područja naplate cestarine i usporedno sa sustavom usklađenim s EENC-om, u svrhu tehničkog razvoja EENC-a mogu privremeno odobriti upotrebu probnih sustava za naplatu cestarine s novim tehnologijama ili konceptima, koji nisu u skladu s jednom ili više odredbi ove Direktive. 2. Pružatelji usluge EENC-a nisu dužni sudjelovati u probnim sustavima za naplatu cestarine. 3. Prije uspostave probnog sustava za naplatu cestarine dotična država članica od Komisije traži odobrenje. Komisija odobrenje izdaje ili ga odbija, u obliku odluke, u roku od šest mjeseci od primitka		Nije potrebno preuzimanje	Nije proveden probni sustav.

zahtjeva. Komisija može odbiti odobrenje ako bi se probnim sustavom za naplatu cestarine moglo dovesti u pitanje ispravno funkcioniranje redovnog elektroničkog sustava za naplatu cestarine ili EENC-a. Početno razdoblje s takvim odobrenjem traje najviše tri godine.			
POGLAVLJE VIII. RAZMJENA INFORMACIJA O NEPLAĆANJU CESTARINE Članak 23. Postupak razmjene informacija između država članica 1. Kako bi se omogućila identifikacija vozila i vlasnika ili korisnika vozila za koje je utvrđeno neplaćanje cestarine, svaka država članica odobrava isključivo nacionalnim kontaktnim točkama drugih država članica pristup sljedećim nacionalnim podacima iz registra vozila, s ovlašću da obavljaju automatizirana pretraživanja: (a) podacima o vozilima; i (b) podacima o vlasnicima ili korisnicima vozila. Elementi podataka iz točaka (a) i (b) koji su potrebni za obavljanje automatiziranog	Obrada podataka Članak 47. (1) Subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su obrađivati osobne podatke u svrhu naplate naknada propisanih ovim Zakonom te pokretanja sudskih i drugih postupaka povezanih s neplaćanjem cestarine, u skladu s propisima kojima se uređuje zaštita osobnih podataka. (2) Obrada podataka iz stavka 1. ovoga članka obuhvaća:	U potpunosti preuzeto	

pretraživanja moraju biti u skladu s Prilogom I. 2. U svrhu razmjene podataka iz stavka 1. svaka država članica određuje nacionalnu kontaktnu točku. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se razmjena informacija među državama članicama odvija isključivo između nacionalnih kontaktnih točaka. Ovlasti nacionalnih kontaktnih točaka uređene su primjenjivim pravom dotične države članice. U tom procesu razmjene informacija posebna pozornost posvećuje se prikladnoj zaštiti osobnih podataka. 3. Prilikom obavljanja automatiziranog pretraživanja u obliku zahtjeva prema drugim tijelima, nacionalna kontaktna točka države članice na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine upotrebljava cjeloviti registracijski broj vozila. Ta se automatizirana pretraživanja obavljaju u skladu s postupcima iz točaka 2. i 3. poglavlja 3. Priloga Odluci Vijeća 2008/616/PUP (16) i sa zahtjevima iz Priloga I. ovoj Direktivi. Država članica na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine upotrebljava dobivene podatke kako bi	- podatke s registarskih pločica vozila - tokenizirane podatke o platnoj kartici - podatke o broju ENC uređaja - ime i prezime odnosno naziv, adresu prebivališta ili boravišta odnosno sjedišta, adresu elektroničke pošte te OIB ili porezni broj korisnika koji je te podatke prijavio u ESNC - podatke o skupini vozila i emisijskom razredu lakih i teških vozila i standard u pogledu emisija CO2 koji ona zadovoljavaju, uključujući presliku prometne dozvole ili drugog dokumenta kojim se isti dokazuju - snimke i slike vozila u dijelu koji omogućuje prepoznavanje registarskih pločica i samog vozila, uključujući tip, model i boju te druge posebne oznake na vozilu koje omogućavaju		
---	--	--	--

utvrdila tko je odgovoran za neplaćanje te cestarine. 4. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se razmjena informacija provodi upotrebom računalne aplikacije Europskog informacijskog sustava za prometne i vozačke dozvole (Eucaris) i izmijenjenih verzija tog računalnog sustava, u skladu s Prilogom I. ovoj Direktivi i točkama 2. i 3. poglavlja 3. Priloga Odluci 2008/616/PUP. 5. Svaka država članica snosi vlastite troškove koji proizlaze iz upravljanja, korištenja i održavanja računalnih aplikacija iz stavka 4.	nedvojbenu identifikaciju vozila - identifikacijske podatke snimke ili slike (datum, vrijeme, mjesto nastanka) - podatke o prijeđenim dionicama autoceste ili objekta pod naplatom i pripadajućem iznosu naknada - podatke o datumu, vremenu i mjestu utvrđivanja neplaćanja cestarine i počinjenja prekršaja - podatke o stanju pretplatnog računa ENC pretplate i APRP pretplate - podatke o izdanim računima, naplaćenoj cestarini i naknadama - podatke o izdanim obavijestima o neplaćanju cestarine i javnim ispravama - podatke o pokrenutim postupcima prisilne naplate i prekršajnim postupcima		
--	---	--	--

	- podatke o korisnicima oslobođenim od plaćanja cestarine - podatke o IP adresi uređaja pomoću kojeg je korisnik proveo uključenje ili prijavio promjenu uključanja u ESNC - kontakt podatke (e-mail i broj telefona) korisnika u svrhu informiranja o okolnostima povezanim s korištenjem autoceste odnosno objekta pod naplatom i uključanjem u ESNC. (3) Radi naplate cestarine i drugih naknada, nadzora upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom i vođenja postupaka predviđenih ovim Zakonom, subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su dodatno prikupljati i obrađivati: - podatke o korisniku koji uključuju ime i prezime, adresu prebivališta i/ili boravišta, OIB, datum i mjesto rođenja, državljanstvo		
--	--	--	--

	fizičke osobe osumnjičene za počinjenje prekršaja te naziv, sjedište i OIB/porezni broj pravne osobe osumnjičene za počinjenje prekršaja - podatke o vozilu koji uključuju oznake s registarske pločice vozila, državu registracije vozila, tip, model, emisijski razred, standard u pogledu emisija CO2 koji ona zadovoljavaju i druge podatke o vozilima potrebne za identifikaciju vozila. (4) Slike vozila prikupljene u ESNC-u tijekom upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom čuvaju se 12 (dvanaest) mjeseci, računajući od dana naplate cestarine odnosno naknada u skladu s ovim Zakonom, u kojem roku se mogu koristiti za potrebe rješavanja prigovora i reklamacija korisnika odnosno provjeru ispravnosti naplate. (5) Snimke prikupljene videonadzorom autoceste odnosno objekta pod naplatom mogu se čuvati najviše 30 dana, osim kada je osnova		
--	---	--	--

	za daljnje čuvanje istih utvrđena temeljem drugih propisa. (6) Podaci iz stavka 2. i 3. ovoga članka koji su uneseni u knjigovodstvene isprave i poslovne knjige subjekata za naplatu cestarine čuvaju se u rokovima koje određuju računovodstveni i porezni propisi. (7) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, porezna tijela te drugi pravni subjekti koji su posebnim propisima ovlašteni za vođenje pojedinih evidencija koje sadrže podatke iz stavka 3. ovoga članka, dužni su ih u svrhu naplate cestarine i drugih naknada te vođenja postupaka predviđenih ovim Zakonom ustupiti subjektima za naplatu cestarine. (8) Podatke iz stavka 2. i 3. ovoga članka, u okviru ovlasti koje su im dane ovim Zakonom i drugim zakonima, obrađuju Ministarstvo, ministarstvo nadležno za unutarnje		
--	---	--	--

	poslove i ministarstvo nadležno za financije. (9) Ako je pokrenut postupak prisilne naplate ili prekršajni postupak, podaci iz stavka 2. i 3. ovoga članka čuvaju se do pravomoćnog okončanja ovih postupaka. (10) Podaci o vozilu i korisniku za koje je provedena odjava iz ESNC-a brišu se u roku od 30 dana od dana odjave, osim podataka iz stavka 6. ovoga članka te podataka koji su potrebni za naplatu potraživanja nastalih prije odjave iz ESNC-a te vođenje prekršajnog postupka. Kontaktna točka i postupak razmjene informacija vezanih za neplaćanje cestarine Članak 48. (3) Prilikom obavljanja automatiziranog pretraživanja iz		
--	---	--	--

stavka 1. ovoga članka dozvoljeno je koristiti sve podatke s registarske pločice vozila.

(4) Razmjena informacija između kontaktne točke Republike Hrvatske i nacionalnih kontaktnih točaka drugih država članica Europske unije provodi se upotrebom računalne aplikacije „Toll“ Europskog informacijskog sustava za prometne i vozačke dozvole (Eucaris) i izmijenjenih verzija tog računalnog sustava, u skladu s propisima koji uređuju prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima.

(5) Subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su putem Ministarstva zatražiti pribavljanje podataka iz stavka 1. ovoga članka iz države članice Europske unije u kojoj je registrirano vozilo za koje se utvrdi neplaćanje cestarine, a nema drugih načina da se utvrdi identitet obveznika plaćanja cestarine kako bi mu se dostavila obavijest o obvezi plaćanja ili bi se identitet obveznika plaćanja cestarine na drugi način

	moglo utvrditi s nerazmjernim teškoćama. (6) Subjektima za naplatu cestarine dostavljaju se samo podaci nužni za dostavu obavijesti o neplaćanju cestarine i pokretanje postupaka pred nadležnim javnim tijelima, u skladu s propisima koji uređuju prekršaje i prisilnu naplatu potraživanja, koji se podaci smiju upotrebljavati isključivo u navedene svrhe, a subjekt za naplatu cestarine dužan ih je čuvati u skladu s člankom 44. ovoga Zakona. (7) Podatke potrebne za obavljanje automatiziranog pretraživanja i podatke koji se dostavljaju kao rezultat automatiziranog pretraživanja iz stavka 1. ovoga članka pravilnikom propisuje ministar, uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove.		
--	--	--	--

Članak 24. Pisana obavijest o neplaćanju cestarine 1. Država članica na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine odlučuje hoće li pokrenuti daljnji postupak u pogledu neplaćanja cestarine. Ako država članica na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine odluči pokrenuti takav postupak, ta država članica u skladu sa svojim nacionalnim pravom o tome obavješćuje vlasnika, korisnika vozila ili osobu identificiranu na drugi način koju se sumnjiči za neplaćanje cestarine. Ta obavijest, u mjeri u kojoj je to predviđeno nacionalnim pravom, uključuje pravne posljedice neplaćanja cestarine na državnom području države članice u kojoj je došlo do neplaćanja cestarine, u skladu s pravom te države članice. 2. Pri slanju pisane obavijesti vlasniku, korisniku vozila ili osobi identificiranoj na drugi način koja se sumnjiči za neplaćanje cestarine, država članica na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine uključuje, u skladu sa svojim nacionalnim pravom, sve važne informacije, a posebno prirodu tog neplaćanja cestarine, mjesto, datum i vrijeme neplaćanja cestarine, naziv	Nadzor naplate cestarine koji provode subjekti za naplatu cestarine Članak 39. (1) Kada se neplaćanje cestarine utvrdi naknadnom provjerom podataka iz ESNC-a, subjekt za naplatu cestarine će vlasniku vozila, korisniku vozila na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora odnosno osobi identificiranoj na drugi način dostaviti pisanu obavijest o neplaćanju cestarine s priloženom ispravom iz članka 22. stavka 6. ovoga Zakona. (2) Obavijest o neplaćanju cestarine iz stavka 1. ovoga članka dostavlja se elektroničkim putem kroz korisnički pretinac u okviru državne informacijske infrastrukture ili preporučenom pošiljkom. (3) Za osobu kojoj se obavijest o neplaćanju cestarine šalje kroz	Djelomično preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o pisanoj obavijesti o neplaćanju cestarine (NN 28/2022) članak/članci čl.3
---	---	----------------------------	--

prekršenih propisa nacionalnog prava, pravo na pravni lijek i pristup informacijama i sankciju te, prema potrebi, podatke o uređaju kojim je utvrđeno neplaćanje cestarine. U tu svrhu država članica na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine temelji pisanu obavijest na obrascu iz Priloga II. 3. Ako država članica na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine odluči pokrenuti daljnji postupak u pogledu neplaćanja cestarine, kako bi osigurala poštovanje temeljnih prava, ona šalje pisanu obavijest na jeziku dokumenta za registraciju vozila, ako je dostupan, ili na jednom od službenih jezika države članice registracije.	korisnički pretinac iz stavka 2. ovoga članka, dostava se smatra obavljenom po isteku osmog dana od dana slanja poruke u korisnički pretinac. (4) Za osobu kojoj je upućena obavijest o neplaćanju cestarine poštanskom pošiljkom dostava se smatra obavljenom po isteku roka od 21 dan od dana upućivanja poštanske pošiljke. (5) Ukoliko nije postupljeno u skladu s pozivom iz obavijesti iz stavka 1. ovoga članka, subjekt za naplatu cestarine dostavlja Ministarstvu vjerodostojnu dokumentaciju o neplaćanju cestarine radi provedbe inspekcijskog nadzora naplate cestarine. (6) Ako je nadzornik utvrdio da korisnik krši obveze iz članaka 18. do 21. ovoga Zakona, a korisnik odbije uključenje u ESNC u skladu s člankom 16. ovoga Zakona, odbije platiti naknade iz članka 22. stavka 1. ovoga Zakona odnosno odbije otkloniti druge povrede obveza iz		
---	--	--	--

	članka 18. do 21. ovoga Zakona, subjekt za naplatu cestarine dostavlja Ministarstvu vjerodostojnu dokumentaciju o provedenom nadzoru tijekom kojeg nisu otklonjene povrede obveza iz članka 18. do 21. ovoga Zakona, radi provedbe inspekcijskog nadzora naplate cestarine. (7) Obvezan sadržaj, službeni jezik i obrazac obavijesti iz stavka 1. ovoga članka pravilnikom propisuje ministar.		
Članak 25. Daljnji postupci subjekata odgovornih za naplatu cestarine 1. Država članica na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine može subjektu odgovornom za naplatu cestarine dostaviti podatke dobivene postupkom iz članka 23. stavak 1. samo ako su ispunjeni sljedeći uvjeti: (a) preneseni podaci ograničeni su na ono što je tom subjektu potrebno za naplatu utvrđene cestarine;	Kontaktna točka i postupak razmjene informacija vezanih za neplaćanje cestarine Članak 48. (1) Kako bi se omogućila identifikacija vozila za koje je utvrđeno neplaćanje cestarine i vlasnika vozila odnosno osobe koja ima pravo koristiti to vozilo na	U potpunosti preuzeto	

(b)postupak za naplatu utvrđene cestarine u skladu je s postupkom predviđenim člankom 24.; (c)dotični subjekt odgovoran je za provedbu tog postupka; i (d)postupanjem u skladu s nalogom za plaćanje koji izdaje subjekt kojemu se podaci dostavljaju okončava se slučaj neplaćanja cestarine. 2. Države članice osiguravaju da se podaci dostavljeni odgovornom subjektu upotrebljavaju isključivo u svrhu naplate utvrđene cestarine te se odmah brišu nakon plaćanja cestarine ili, u slučaju da se plaćanje ne izvrši, u razumnom roku nakon prijenosa podataka koji utvrđuje država članica.	temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, odobrava se nacionalnim kontaktnim točkama drugih država članica Europske unije, u svrhu slanja pisane obavijesti o neplaćanju cestarine, pristup sljedećim podacima iz registra vozila Republike Hrvatske, s ovlašću da obavlja automatizirana pretraživanja o: - podacima o vozilima i - podacima o vlasnicima vozila odnosno osobama koje imaju pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora. (2) Kontaktna točka Republike Hrvatske za razmjenu podataka iz stavka 1. ovoga članka određuje se u ministarstvu nadležnom za unutarnje poslove. (3) Prilikom obavljanja automatiziranog pretraživanja iz stavka 1. ovoga članka dozvoljeno je		
---	---	--	--

	koristiti sve podatke s registarske pločice vozila. (4) Razmjena informacija između kontaktne točke Republike Hrvatske i nacionalnih kontaktnih točaka drugih država članica Europske unije provodi se upotrebom računalne aplikacije „Toll“ Europskog informacijskog sustava za prometne i vozačke dozvole (Eucaris) i izmijenjenih verzija tog računalnog sustava, u skladu s propisima koji uređuju prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima. █ (5) Subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su putem Ministarstva zatražiti pribavljanje podataka iz stavka 1. ovoga članka iz države članice Europske unije u kojoj je registrirano vozilo za koje se utvrdi neplaćanje cestarine, a nema drugih načina da se utvrdi identitet obveznika plaćanja cestarine kako bi mu se dostavila obavijest o obvezi plaćanja ili bi se identitet obveznika plaćanja cestarine na drugi način		
--	---	--	--

	moglo utvrditi s nerazmjernim teškoćama. (6) Subjektima za naplatu cestarine dostavljaju se samo podaci nužni za dostavu obavijesti o neplaćanju cestarine i pokretanje postupaka pred nadležnim javnim tijelima, u skladu s propisima koji uređuju prekršaje i prisilnu naplatu potraživanja, koji se podaci smiju upotrebljavati isključivo u navedene svrhe, a subjekt za naplatu cestarine dužan ih je čuvati u skladu s člankom 44. ovoga Zakona. (7) Podatke potrebne za obavljanje automatiziranog pretraživanja i podatke koji se dostavljaju kao rezultat automatiziranog pretraživanja iz stavka 1. ovoga članka pravilnikom propisuje ministar, uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove. Obrada podataka		
--	--	--	--

Članak 47.

(1) Subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su obrađivati osobne podatke u svrhu naplate naknada propisanih ovim Zakonom te pokretanja sudskih i drugih postupaka povezanih s neplaćanjem cestarine, u skladu s propisima kojima se uređuje zaštita osobnih podataka.

(2) Obrada podataka iz stavka 1. ovoga članka obuhvaća:

- podatke s registarskih pločica vozila
- tokenizirane podatke o platnoj kartici
- podatke o broju ENC uređaja
- ime i prezime odnosno naziv, adresu prebivališta ili boravišta odnosno sjedišta, adresu elektroničke pošte te

	OIB ili porezni broj korisnika koji je te podatke prijavio u ESNC - podatke o skupini vozila i emisijskom razredu lakih i teških vozila i standard u pogledu emisija CO₂ koji ona zadovoljavaju, uključujući presliku prometne dozvole ili drugog dokumenta kojim se isti dokazuju - snimke i slike vozila u dijelu koji omogućuje prepoznavanje registarskih pločica i samog vozila, uključujući tip, model i boju te druge posebne oznake na vozilu koje omogućavaju nedvojbenu identifikaciju vozila - identifikacijske podatke snimke ili slike (datum, vrijeme, mjesto nastanka) - podatke o prijeđenim dionicama autoceste ili objekta pod naplatom i pripadajućem iznosu naknada - podatke o datumu, vremenu i mjestu utvrđivanja		
--	--	--	--

	neplaćanja cestarine i počinjenja prekršaja - podatke o stanju pretplatnog računa ENC pretplate i APRP pretplate - podatke o izdanim računima, naplaćenoj cestarini i naknadama - podatke o izdanim obavijestima o neplaćanju cestarine i javnim ispravama - podatke o pokrenutim postupcima prisilne naplate i prekršajnim postupcima - podatke o korisnicima oslobođenim od plaćanja cestarine - podatke o IP adresi uređaja pomoću kojeg je korisnik proveo uključanje ili prijavio promjenu uključanja u ESNC - kontakt podatke (e-mail i broj telefona) korisnika u svrhu informiranja o okolnostima povezanim s korištenjem autoceste odnosno objekta pod		
--	--	--	--

	naplatom i uključenjem u ESNC. (3) Radi naplate cestarine i drugih naknada, nadzora upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom i vođenja postupaka predviđenih ovim Zakonom, subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su dodatno prikupljati i obrađivati: - podatke o korisniku koji uključuju ime i prezime, adresu prebivališta i/ili boravišta, OIB, datum i mjesto rođenja, državljanstvo fizičke osobe osumnjičene za počinjenje prekršaja te naziv, sjedište i OIB/porezni broj pravne osobe osumnjičene za počinjenje prekršaja - podatke o vozilu koji uključuju oznake s registarske pločice vozila, državu registracije vozila, tip, model, emisijski razred, standard u pogledu emisija CO₂ koji ona zadovoljavaju i druge podatke		
--	--	--	--

	o vozilima potrebne za identifikaciju vozila. (4) Slike vozila prikupljene u ESNC-u tijekom upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom čuvaju se 12 (dvanaest) mjeseci, računajući od dana naplate cestarine odnosno naknada u skladu s ovim Zakonom, u kojem roku se mogu koristiti za potrebe rješavanja prigovora i reklamacija korisnika odnosno provjeru ispravnosti naplate. (5) Snimke prikupljene videonadzorom autoceste odnosno objekta pod naplatom mogu se čuvati najviše 30 dana, osim kada je osnova za daljnje čuvanje istih utvrđena temeljem drugih propisa. (6) Podaci iz stavka 2. i 3. ovoga članka koji su uneseni u knjigovodstvene isprave i poslovne knjige subjekata za naplatu cestarine čuvaju se u rokovima koje određuju računovodstveni i porezni propisi.		
--	---	--	--

(7) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, porezna tijela te drugi pravni subjekti koji su posebnim propisima ovlašteni za vođenje pojedinih evidencija koje sadrže podatke iz stavka 3. ovoga članka, dužni su ih u svrhu naplate cestarine i drugih naknada te vođenja postupaka predviđenih ovim Zakonom ustupiti subjektima za naplatu cestarine.

(8) Podatke iz stavka 2. i 3. ovoga članka, u okviru ovlasti koje su im dane ovim Zakonom i drugim zakonima, obrađuju Ministarstvo, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove i ministarstvo nadležno za financije.

(9) Ako je pokrenut postupak prisilne naplate ili prekršajni postupak, podaci iz stavka 2. i 3. ovoga članka čuvaju se do pravomoćnog okončanja ovih postupaka.

	(10) Podaci o vozilu i korisniku za koje je provedena odjava iz ESNC-a brišu se u roku od 30 dana od dana odjave, osim podataka iz stavka 6. ovoga članka te podataka koji su potrebni za naplatu potraživanja nastalih prije odjave iz ESNC-a te vođenje prekršajnog postupka.		
Članak 26. Izvješćivanje Komisije od strane država članica Svaka država članica šalje sveobuhvatno izvješće Komisiji do 19. travnja 2023., a nakon toga svake tri godine. U sveobuhvatnom izvješću navodi se broj automatiziranih pretraživanja koja je obavila država članica na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine, a koje su upućene nacionalnoj kontaktnoj točki države članice registracije, nakon neplaćanja cestarina do kojih je došlo na njezinu državnom području, zajedno s brojem neispunjenih zahtjeva.	Izvješćivanje o razmjeni informacija vezanih za neplaćanje cestarine Članak 49. (1) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove dostavlja Ministarstvu godišnje izvješće o informacijama koje su iz nacionalne evidencije registriranih i označenih vozila upotrebom računalne aplikacije Europskog informacijskog sustava za prometne i vozačke dozvole (Eucaris) proslijeđene u druge države članice	U potpunosti preuzeto	

Sveobuhvatno izvješće uključuje i opis situacije na nacionalnoj razini u odnosu na daljnja postupanja u pogledu neplaćanja cestarina, na temelju udjela takvih neplaćanja cestarina nakon kojih je poslana pisana obavijest.	Europske unije, u roku od 30 dana od isteka kalendarske godine. (2) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove dostavlja Ministarstvu godišnje izvješće o broju automatiziranih pretraživanja koja je provelo preko nacionalnih kontaktnih točki država članica Europske unije u kojima su registrirana vozila za koja nije plaćena cestarina u Republici Hrvatskoj te o broju neispunjenih zahtjeva, u roku od 30 dana od isteka kalendarske godine. (3) Ministarstvo, na temelju podataka iz stavka 2. ovoga članka koje dobiva od ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, izrađuje sveobuhvatno izvješće o broju automatiziranih pretraživanja koja je provelo ministarstvo nadležno za unutarnje poslove preko nacionalnih kontaktnih točki država članica Europske unije u kojima su registrirana vozila za koja nije plaćena cestarina te o broju neispunjenih zahtjeva.		
---	--	--	--

	(4) Sveobuhvatno izvješće iz stavka 3. ovoga članka uključuje i opis postupanja za naplatu cestarina sukladno ovom Zakonu, s podacima koliki je udio naplaćene cestarine na temelju pisane obavijesti, koliki je udio cestarine naplaćene u sudskom postupku te koliki je udio nenaplaćene cestarine. (5) Sveobuhvatno izvješće iz stavka 3. ovoga članka Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji svake tri godine.		
Članak 27. Zaštita podataka 1. Uredba (EU) 2016/679 i nacionalni zakoni ili drugi propisi kojima se prenose direktive 2002/58/EZ i (EU) 2016/680 primjenjuju se na osobne podatke koji se obrađuju u skladu s ovom Direktivom. 2. Države članice u skladu s primjenjivim zakonodavstvom o zaštiti podataka poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale: (a) da se obrada osobnih podataka u svrhe članaka 23., 24. i 25. ograniči na vrste	Obrada podataka Članak 47. (1) Subjekti za naplatu cestarine ovlašteni su obrađivati osobne podatke u svrhu naplate naknada propisanih ovim Zakonom te pokretanja sudskih i drugih postupaka povezanih s neplaćanjem cestarine, u skladu s propisima	U potpunosti preuzeto	

podataka navedene u Prilogu I. ove Direktive; (b) da su osobni podaci točni i ažurirani te da se zahtjevi za ispravak ili brisanje rješavaju bez nepotrebne odgode; i (c) da je utvrđen rok za pohranjivanje osobnih podataka. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se osobni podaci koji se obrađuju na temelju ove Direktive koriste samo u svrhu: (a) identifikacije osumnjičenih prekršitelja u pogledu obveze plaćanja cestarina u okviru područja primjene članka 5. stavka 8.; (b) osiguravanja toga da se subjekt za naplatu cestarine pridržava svojih obveza prema poreznim tijelima u okviru područja primjene članka 5. stavka 9.; i (c) identifikacije vozila i vlasnika ili korisnika vozila za koje je utvrđeno neplaćanje cestarine u okviru područja primjene članaka 23. i 24. Države članice također poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da ispitanici imaju jednaka prava na obavješćivanje, pristup, ispravak, brisanje i ograničavanje obrade te podnošenje pritužbe nadzornom tijelu za zaštitu podataka, naknadu i učinkovit sudski pravni lijek kako je predviđeno Uredbom	kojima se uređuje zaštita osobnih podataka. (2) Obrada podataka iz stavka 1. ovoga članka obuhvaća: - podatke s registarskih pločica vozila - tokenizirane podatke o platnoj kartici - podatke o broju ENC uređaja - ime i prezime odnosno naziv, adresu prebivališta ili boravišta odnosno sjedišta, adresu elektroničke pošte te OIB ili porezni broj korisnika koji je te podatke prijavio u ESNC - podatke o skupini vozila i emisijskom razredu lakih i teških vozila i standard u pogledu emisija CO₂ koji ona zadovoljavaju, uključujući presliku prometne dozvole ili drugog dokumenta kojim se isti dokazuju		
--	--	--	--

(EU) 2016/679 ili, ako je primjenjivo, Direktivom (EU) 2016/680. 3. Ovim se člankom ne utječe na mogućnost država članica da ograniče opseg obveza i prava predviđenih određenim odredbama Uredbe (EU) 2016/679 u skladu s člankom 23. te uredbe za svrhe navedene u stavku 1. tog članka. 4. Svaka uključena osoba ima pravo bez nepotrebne odgode dobiti informaciju o tome koji su osobni podaci koji su evidentirani u državi članici registracije preneseni u državu članicu u kojoj je došlo do neplaćanja cestarine, uključujući datum zahtjeva i nadležno tijelo države članice na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine.	- snimke i slike vozila u dijelu koji omogućuje prepoznavanje registarskih pločica i samog vozila, uključujući tip, model i boju te druge posebne oznake na vozilu koje omogućavaju nedvojbenu identifikaciju vozila - identifikacijske podatke snimke ili slike (datum, vrijeme, mjesto nastanka) - podatke o prijeđenim dionicama autoceste ili objekta pod naplatom i pripadajućem iznosu naknada - podatke o datumu, vremenu i mjestu utvrđivanja neplaćanja cestarine i počinjenja prekršaja - podatke o stanju pretplatnog računa ENC pretplate i APRP pretplate - podatke o izdanim računima, naplaćenju cestarini i naknadama		
---	--	--	--

	- podatke o izdanim obavijestima o neplaćanju cestarine i javnim ispravama - podatke o pokrenutim postupcima prisilne naplate i prekršajnim postupcima - podatke o korisnicima oslobođenim od plaćanja cestarine - podatke o IP adresi uređaja pomoću kojeg je korisnik proveo uključenje ili prijavio promjenu uključanja u ESNC - kontakt podatke (e-mail i broj telefona) korisnika u svrhu informiranja o okolnostima povezanim s korištenjem autoceste odnosno objekta pod naplatom i uključanjem u ESNC. (3) Radi naplate cestarine i drugih naknada, nadzora upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom i vođenja postupaka predviđenih ovim Zakonom, subjekti za naplatu		
--	--	--	--

	cestarine ovlašteni su dodatno prikupljati i obrađivati: - podatke o korisniku koji uključuju ime i prezime, adresu prebivališta i/ili boravišta, OIB, datum i mjesto rođenja, državljanstvo fizičke osobe osumnjičene za počinjenje prekršaja te naziv, sjedište i OIB/porezni broj pravne osobe osumnjičene za počinjenje prekršaja - podatke o vozilu koji uključuju oznake s registarske pločice vozila, državu registracije vozila, tip, model, emisijski razred, standard u pogledu emisija CO2 koji ona zadovoljavaju i druge podatke o vozilima potrebne za identifikaciju vozila. (4) Slike vozila prikupljene u ESNC-u tijekom upotrebe autoceste odnosno objekta pod naplatom čuvaju se 12 (dvanaest) mjeseci, računajući od dana naplate cestarine odnosno naknada u skladu s ovim Zakonom, u kojem roku se mogu		
--	---	--	--

	koristiti za potrebe rješavanja prigovora i reklamacija korisnika odnosno provjeru ispravnosti naplate. (5) Snimke prikupljene videonadzorom autoceste odnosno objekta pod naplatom mogu se čuvati najviše 30 dana, osim kada je osnova za daljnje čuvanje istih utvrđena temeljem drugih propisa. (6) Podaci iz stavka 2. i 3. ovoga članka koji su uneseni u knjigovodstvene isprave i poslovne knjige subjekata za naplatu cestarine čuvaju se u rokovima koje određuju računovodstveni i porezni propisi. (7) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, porezna tijela te drugi pravni subjekti koji su posebnim propisima ovlašteni za vođenje pojedinih evidencija koje sadrže podatke iz stavka 3. ovoga članka, dužni su ih u svrhu naplate cestarine i drugih naknada te vođenja postupaka predviđenih ovim		
--	--	--	--

	Zakonom ustupiti subjektima za naplatu cestarine. (8) Podatke iz stavka 2. i 3. ovoga članka, u okviru ovlasti koje su im dane ovim Zakonom i drugim zakonima, obrađuju Ministarstvo, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove i ministarstvo nadležno za financije. (9) Ako je pokrenut postupak prisilne naplate ili prekršajni postupak, podaci iz stavka 2. i 3. ovoga članka čuvaju se do pravomoćnog okončanja ovih postupaka. (10) Podaci o vozilu i korisniku za koje je provedena odjava iz ESNC-a brišu se u roku od 30 dana od dana odjave, osim podataka iz stavka 6. ovoga članka te podataka koji su potrebni za naplatu potraživanja nastalih prije odjave iz ESNC-a te vođenje prekršajnog postupka.		
--	--	--	--

POGLAVLJE IX. ZAVRŠNE ODREDBE Članak 28. Izvješće 1. Komisija do 19. travnja 2023. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi i učincima ove Direktive, posebno u pogledu razvoja i korištenja EENC-a te djelotvornosti i učinkovitosti mehanizma za razmjenu podataka u okviru istrage o slučajevima neplaćanja cestarina. U izvješću se posebno analizira sljedeće: (a) učinak članka 5. stavaka 1. i 2. na uvođenje EENC-a, s osobitim naglaskom na dostupnosti usluge u malim ili rubnim područjima EENC-a; (b) djelotvornost članaka 23., 24. i 25. u pogledu smanjenja broja neplaćanja cestarina u Uniji; i (c) ostvareni napredak u pogledu aspekata interoperabilnosti između elektroničkih sustava za naplatu cestarine s pomoću satelitskog određivanja položaja i mikrovalne tehnologije na frekvenciji 5,8 GHz. 2. Izvješću se, ako je prikladno, prilaže prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe o Izvješću Komisije
---	--	----------------------------------	------------------------------------

za daljnju reviziju ove Direktive, posebno u pogledu sljedećih elemenata: (a) dodatnih mjera kojima se osigurava da je EENC dostupan u svim područjima EENC-a, uključujući mala i periferna područja; (b) mjera za daljnje olakšavanje prekograničnog izvršenja obveze plaćanja cestarina u Uniji, uključujući mehanizme uzajamne pomoći; i (c) proširenja odredbi o olakšavanju prekogranične provedbe zona s niskim razinama emisija, zona s ograničenim pristupom ili drugih programa za reguliranje pristupa vozila gradovima.			
Članak 29. Delegirani akti Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 30. kojima se ažurira Prilog I. kako bi se u obzir uzele sve relevantne izmjene koje treba unijeti u odluke Vijeća 2008/615/PUP (17) i 2008/616/PUP ili ako se to zahtijeva bilo kojim drugim relevantnim pravnim aktom Unije.		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe o delegiranim aktima Komisije

Članak 30. Izvršavanje delegiranja ovlasti 1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku. 2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 8. stavka 5., članka 10. stavka 3., članka 15. stavaka 4. i 5., članka 19. stavka 5. i članka 29. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 18. travnja 2019. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja. 3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 8. stavka 5., članka 10. stavka 3., članka 15. stavaka 4. i 5., članka 19. stavka 5. i članka 29. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na		Nije potrebno preuzimanje	Odluka o izvršavanju delegiranje ovlasti Komisije
---	--	----------------------------------	--

valjanost delegiranih akata koji su već na snazi. 4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. 5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću. 6. Delegirani akt donesen na temelju članka 8. stavka 5., članka 10. stavka 3., članka 15. stavaka 4. i 5., članka 19. stavka 5. i članka 29. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.			
---	--	--	--

Članak 31. Postupak odbora 1. Komisiji pomaže Odbor za elektroničku naplatu cestarine. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011. 2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe o Odboru za elektroničku naplatu cestarine.
Članak 32. Prenošenje 1. Države članice do 19. listopada 2021. donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s člancima od 1. do 27. i prilogima I. i II. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera. One primjenjuju te mjere od 19. listopada 2021. Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene	Usklađivanje Zakona s pravnim poretkom Europske unije Članak 2. Ovim Zakonom u hrvatsko zakonodavstvo preuzimaju se sljedeći akti Europske unije: 1. Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od	Nije potrebno preuzimanje	Odredbe Direktive o prenošenju čl. 2

objave. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenju izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave. 2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.	24. veljače 2022. o izmjeni Direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila (SL L 69 od 4. ožujka 2022.) 2. Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (preinaka) - Tekst od značaja za EGP (SL L 91 od 29. ožujka 2019.).		
Članak 33. Stavljanje izvan snage Direktiva 2004/52/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od 20. listopada 2021., ne dovodeći u pitanje obveze država članica u pogledu roka za prenošenje Direktive u nacionalno pravo, koji je naveden u Prilogu III. dijelu B.		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe Direktive o stavljanju Direktive 2004/52/EZ izvan snage.

Upućivanja na direktivu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga IV.			
Članak 34. Stupanje na snagu Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe Direktive o stupanju na snagu Direktive.
Članak 35. Adresati Ova je Direktiva upućena državama članicama.		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe o adresatima.
PRILOG I. Elementi podataka potrebni za obavljanje automatiziranog pretraživanja iz članka 23. stavka 1. Točka O/N (1)Primjedbe Podaci o vozilu O		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o podacima kod automatiziranog pretraživanja evidencija o vozilima i vlasnicima ili korisnicima vozila (NN 28/2022) članak/članci čl.3. i 4.

Država članica registracije	O			
Registracijski broj	O	(A (2))		
Podaci o neplaćanju cestarine	O			
Država članica na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine	O			
Referentni datum događaja	O			
Referentno vrijeme događaja	O			
Elementi podataka dostavljeni kao rezultat automatiziranog pretraživanja obavljenog u skladu s člankom 23. stavkom 1.				
Dio I. Podaci o vozilima				
Točka	O/N	(3) Primjedbe		
Registracijski broj	O			
Broj šasije/VIN	O			
Država članica registracije	O			
Marka	O	(D.1 (4)) npr. Ford, Opel, Renault		
Komercijalni tip vozila	O	(D.3) npr. Focus, Astra, Megane		
Kategorijska oznaka EU-a	O	(J) npr. mopedi, motocikli, osobni automobili		
EURO emisijska norma	O	npr. Euro 4, EURO 6		

Dio II. Podaci o vlasnicima ili korisnicima vozila					
Točka Podaci o korisnicima vozila	O/N (5)	Primjedbe (C.1 (6)) Podaci se odnose na imatelja konkretne potvrde o registraciji. (C.1.1)			
Ime (naziv pravne osobe) imatelja potvrde o registraciji	O	Za prezime, umetke, titule itd. koriste se zasebna polja, a ime se navodi u obliku koji je pogodan za ispis. (C.1.2)			
Ime	O	Za ime/imena i inicijale koriste se zasebna polja, a ime se navodi u obliku koji je pogodan za ispis. (C.1.3)			
Adresa	O	Za ulicu, kućni broj, poštanski broj, mjesto boravišta, zemlju boravišta itd. koriste se zasebna polja, a adresa se			

Spol N	navodi u obliku koji je pogodan za ispis. Muški, ženski			
Datum rođenja O				
Pravni subjekt O	Pojedinac, udruženje, društvo, poduzeće itd.			
Mjesto rođenja N				
Identifikacijski broj N	Identifikator koji na jedinstveni način identificira fizičku ili pravnu osobu.			
Podaci o vlasnicima vozila	(C.2) Podaci se odnose na vlasnika vozila.			
Ime (naziv pravne osobe) vlasnika O	(C.2.1)			
Ime O	(C.2.2)			
Adresa O	(C.2.3)			
Spol N	Muški, ženski			
Datum rođenja O				
Pravni subjekt O	Pojedinac, udruženje, društvo, poduzeće itd.			
Mjesto rođenja N				
Identifikacijski broj N	Identifikator koji na jedinstveni način identificira fizičku ili pravnu osobu. Ako se radi o otpadnom vozilu, o ukradenom vozilu ili registracijskim			

tablicama, ili o istekloj registraciji vozila, ne upisuju se podaci o vlasniku/korisniku. Umjesto toga, šalje se poruka „podatak nije otkriven”.			
(1) O = obvezno, ako postoji u nacionalnom registru, N = neobvezno. (2) Usklađeni kod Unije, vidjeti Direktivu Vijeća 1999/37/EZ od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila (SL L 138, 1.6.1999., str. 57.). (3) O = obvezno, ako postoji u nacionalnom registru, N = neobvezno. (4) Usklađeni kod Unije, vidjeti Direktivu 1999/37/EZ. (5) O = obvezno, ako postoji u nacionalnom registru, N = neobvezno. (6) Usklađeni kod Unije, vidjeti Direktivu 1999/37/EZ.			

PRILOG II. OBRAZAC ZA PISANU OBAVIJEST iz članka 24. [Naslovna stranica] [Ime, adresa i telefonski broj pošiljatelja] [Ime i adresa primatelja] PISANA OBAVIJEST o neplaćanju cestarine do kojeg je došlo u ... [ime države članice na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine]. Stranica 2. Dana ... neplaćanje cestarine vozilom registracijskog [datum] broja ... marke ... modela ...		Nije preuzeto	Bit će preuzeto u: Pravilnik o pisanoj obavijesti o neplaćanju cestarine (04.03.2022) članak/članci čl.3. Ovaj Pravilnik je već usklađen s Direktivom i dobivena je Izjava o usklađenosti. Ako Obrazac sadrži nedostatke, potrebno je donijeti izmjene i dopune Pravilnika.
--	--	---------------	--

utvrdilo je ... [ime nadležnog tijela] [Mogućnost 1] (1) Registrirani ste kao imatelj potvrde o registraciji prethodno navedenog vozila. [Mogućnost 2] (1) Imatelj potvrde o registraciji prethodno navedenog vozila izjavio je da ste Vi vozili to vozilo kada je počinjeno neplaćanje cestarine. Detalji o neplaćanju cestarine opisani su na stranici 3. u nastavku. Novčana kazna za neplaćanje cestarine iznosi ... EUR/nacionalna valuta. (1) Cestarina koju je potrebno platiti iznosi ... EUR/nacionalna valuta. (1) Rok za plaćanje je ... Ako ne platite navedenu novčanu kaznu (1)/cestarinu (1), savjetujemo Vam da ispunite priloženi obrazac za odgovor (stranica 4.) i pošaljete ga na navedenu adresu. Ovo pismo obrađuje se u skladu s nacionalnim pravom ...			
--	--	--	--

[ime države članice na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine]. Stranica 3. Detalji o neplaćanju cestarine (a) Podaci o vozilu kojim je počinjeno neplaćanje cestarine: Registracijski broj: ... Država članica registracije: ... Marka i model: ... (b) Podaci o neplaćanju cestarine: Mjesto, datum i vrijeme počinjenja neplaćanja cestarine: Priroda i pravna kvalifikacija neplaćanja cestarine: 			
---	--	--	--

Detaljan opis neplaćanja cestarine: Upućivanje na relevantne pravne odredbe: Opis dokaza o neplaćanju cestarine ili upućivanje na njega: (c) Podaci o uređaju kojim je utvrđeno neplaćanje cestarine (2): Podaci o uređaju: Identifikacijski broj uređaja: Istek valjanosti zadnjeg baždarenja: (1) Precrtati nepotrebno.			
---	--	--	--

(2)Ako uređaj nije korišten, ne ispunjava se. Stranica 4. Obrazac za odgovor (ispuniti velikim tiskanim slovima) A.Podaci o vozaču: — Puno ime i prezime: — Mjesto i datum rođenja: ... —Broj vozačke dozvole: ... izdana (datum): ... u (mjesto): ... — Adresa: B.Popis pitanja: 1.Je li vozilo, marke ..., registracijskog broja ..., registrirano na Vaše ime? ... da/ne (1) Ako nije, imatelj potvrde o registraciji je: ...			
---	--	--	--

(prezime, ime, adresa) 2.Priznajete li da niste platili cestarinu? da/ne (1) 3.Ako ne priznajete, navedite razloge zašto: Pošaljite ispunjeni obrazac u roku od 60 dana od primitka ove pisane obavijesti sljedećem tijelu ili subjektu: ... na sljedeću adresu: ... OBAVIJEST (Kada pisanu obavijest šalje subjekt odgovoran za naplatu cestarine u skladu s člankom 25.): Ako utvrđena cestarina nije plaćena u roku navedenom u ovoj pisanoj obavijesti, ovaj će se predmet u svrhu razmatranja proslijediti nadležnom tijelu. ... [ime države članice na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine]. Ako se predmet ne nastavi, bit ćete obaviješteni u roku od 60 dana od primitka obrasca za odgovor ili dokaza o plaćanju. (1) /			
---	--	--	--

(Kada pisanu obavijest šalje nadležno tijelo države članice): Ovaj će predmet razmotriti nadležno tijelo ... [ime države članice na čijem je državnom području došlo do neplaćanja cestarine]. Ako se predmet ne nastavi, bit ćete obaviješteni u roku od 60 dana od primitka obrasca za odgovor ili dokaza o plaćanju. (1) (1) Precrtati nepotrebno. Ako se predmet nastavi, primjenjuje se sljedeći postupak: 			
--	--	--	--

plaćanje, ime i adresu dotičnog tijela nadležnog za pravni lijek; rok za podnošenje pravnog lijeka]. Ovo pismo samo po sebi nema pravnih posljedica. Izjava o zaštiti podataka [U slučajevima kada se primjenjuje Uredba (EU) 2016/679: U skladu s Uredbom (EU) 2016/679 imate pravo zatražiti pristup svojim osobnim podacima te njihov ispravak ili brisanje ili ograničavanje njihove obrade ili pravo na podnošenje prigovora na obradu tih podataka te pravo na prenosivost podataka. Također imate pravo podnijeti pritužbu [naziv i adresa relevantnog nadzornog tijela]. [U slučajevima kada se primjenjuje Direktiva (EU) 2016/680: U skladu s [naziv nacionalnog zakona kojim se primjenjuje Direktiva (EU) 2016/680] imate pravo od voditelja obrade zatražiti pristup svojim osobnim podacima te njihov ispravak ili brisanje i ograničavanje njihove obrade. Također imate pravo podnijeti pritužbu [naziv i adresa relevantnog nadzornog tijela].]			
---	--	--	--

PRILOG III. DIO A Direktiva stavljena izvan snage i njezina izmjena (iz članka 33.) Direktiva 2004/52/EZ SL L 166, Europskog parlamenta i 30.4.2004., Vijeća str. 124. Uredba (EZ) br. 219/2009 SL L 87, Europskog parlamenta i 31.3.2009., Vijeća str. 109. DIO B Rok za prenošenje u nacionalno pravo (iz članka 33.) Direktiva Rok za prenošenje Direktiva 2004/52/EZ 20. studenoga 2005.		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe Direktive o stavljanju izvan snage i njezina izmjena
PRILOG IV. Korelacijska tablica Direktiva 2004/52/EZ Ova Direktiva Članak 1. stavak 1. Članak 1. stavak 1. prvi podstavak točka (a) — Članak 1. stavak 1. prvi podstavak točka (b)		Nije potrebno preuzimanje	Korelacijska tablica

Članak 3. stavak 2. prva rečenica	Članak 1. stavak 1. drugi podstavak			
Članak 1. stavak 2., uvodni tekst	Članak 1. stavak 2., uvodni tekst			
Članak 1. stavak 2. točka (a)	Članak 1. stavak 2. točka (a)			
Članak 1. stavak 2. točka (b)	—			
Članak 1. stavak 2. točka (c)	Članak 1. stavak 2. točka (b)			
—	Članak 1. stavak 3.			
Članak 1. stavak 3.	Članak 1. stavak 4.			
—	Članak 1. stavak 5.			
—	Članak 1. stavak 6.			
—	Članak 2.			
Članak 2. stavak 1.	Članak 3. stavak 1. prvi podstavak			
—	Članak 3. stavak 1. drugi podstavak			
članak 2. stavak 2. prva rečenica	—			
Članak 4. stavak 7.	Članak 3. stavak 2.			
—	Članak 3. stavak 3.			
Članak 2. stavak 2. druga i treća rečenica	Članak 3. stavak 4.			
Članak 2. stavak 2. četvrta rečenica	—			
—	Članak 3. stavak 5.			
—	Članak 3. stavak 6.			
Članak 2. stavak 3.	—			
Članak 2. stavak 4.	—			
Članak 2. stavak 5.	—			
Članak 2. stavak 6.	—			
Članak 2. stavak 7.	Članak 27.			

Članak 3. stavak 1.	—			
članak 3. stavak 2.	Članak 1. stavak 1.			
prva rečenica	drugi podstavak			
Članak 3. stavak 2.	—			
druga rečenica				
Članak 3. stavak 2.				
treća rečenica				
Članak 3. stavak 3.				
Članak 3. stavak 4.	—			
Članak 4. stavak 1.				
Članak 4. stavak 2.	—			
Članak 4. stavak 3.				
Članak 4. stavak 4.	—			
Članak 4. stavak 5.	—			
Članak 4. stavak 7.	Članak 3. stavak 2.			
Članak 4. stavak 8.	Članak 5. stavak 4.			
—	Članak 23.			
—	Članak 24.			
—	Članak 26.			
Članak 2. stavak 7.	Članak 27.			
—	Članak 28.			
—	Članak 29.			
—	Članak 30.			
Članak 5.	Članak 31.			
Članak 6.	Članak 32. stavak 1.			
—	Članak 32. stavak 2.			
—	Članak 33.			
Članak 7.	Članak 34.			
Članak 8.	Članak 35.			
Prilog	—			
—	Prilog I.			
—	Prilog II.			
—	Prilog III.			
—	Prilog IV.			

USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

1. Naziv propisa Europske unije

Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila

2. Naziv prijedloga propisa

Zakon o naplati cestarine

3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa

a)	b)	c)	d)
Odredbe propisa Europske unije	Odredbe prijedloga propisa	Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu	Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu)

		prijedloga propisa?	prijedloga propisa)
Članak 1. Izmjene Direktive 1999/62/EZ Direktiva 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi: 1.naslov se zamjenjuje sljedećim: „Direktiva 1999/62/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za upotrebu cestovnih infrastruktura za vozila”; 2.članci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim: „Članak 1. 1. Ova se Direktiva primjenjuje na: (a) poreze na vozila uvedene na teška teretna vozila; (b) cestarine i korisničke naknade uvedene na vozila. 2. Ova se Direktiva ne primjenjuje na vozila koja se upotrebljavaju isključivo na neeuropskim državnim područjima država članica. 3. Direktiva se ne primjenjuje na vozila registrirana na Kanarskim otocima, u Ceuti i Melilli, na Azorima ili Madeiri, koja obavljaju prijevoz isključivo na tim područjima ili između tih područja i matične zemlje Španjolske odnosno Portugala.	Članak 3. (1) Pojedini pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeća značenja: 1) „akreditacija“ je postupak, koji utvrđuje i kojim upravlja subjekt za naplatu cestarine, a koji pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine mora proći prije odobrenja pružanja usluge EENC u području EENC 2) „autocesta“ je javna cesta razvrstana kao autocesta temeljem zakona koji	Djelomično preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o cestarini (NN 130/13, 122/14, 96/17, 151/22, 88/24, 110/25) (NN 130/13, 122/14, 96/17, 151/22, 88/24,110/25) članak/članci čl. 2

Članak 2. 1. Za potrebe ove Direktive: 1.,„transeuropska cestovna mreža” znači infrastruktura cestovnog prijevoza iz poglavlja II. odjeljka 3. Uredbe (EU) br. 1315/2013 (*) Europskog parlamenta i Vijeća kako je prikazana na zemljovidima u Prilogu I. toj uredbi; 2.,„osnovna transeuropska prometna mreža” znači prometna infrastruktura utvrđena u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013; 3.,„troškovi izgradnje” znači troškovi povezani s izgradnjom, uključujući, tamo gdje je to prikladno, troškove financiranja bilo čega od sljedećeg: (a)nove infrastrukture ili novih poboljšanja infrastrukture, uključujući znatne konstrukcijske popravke; (b)infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture, uključujući znatne konstrukcijske popravke, dovršene najviše 30 godina prije 10. lipnja 2008., gdje su režimi naplate cestarina 10. lipnja 2008. već bili na snazi, ili dovršene najviše 30 godina prije uspostavljanja bilo kakvih novih režima naplate cestarina uvedenih nakon 10. lipnja 2008.; ili (c)infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture dovršenih prije rokova iz točke (b): i.ako je država članica uspostavila sustav naplate cestarina koji omogućava povrat tih troškova putem ugovora s operatorom sustava naplate cestarina ili putem drugih pravnih akata s jednakim učinkom koji su stupili na snagu prije 10. lipnja 2008. ili ii.ako država članica može pružiti dokaz da je izgradnja dotične infrastrukture bila uvjetovana njezinim predviđenim vijekom trajanja dužim od 30 godina; 4.,„troškovi financiranja” znači kamate na zajmove i povrat na svako financiranje vlasničkim kapitalom koje omogućuju dioničari; 5.,„značajni konstrukcijski popravci” znači konstrukcijski popravci osim onih popravaka koji više nisu ni od kakve koristi za korisnike ceste, osobito kad su popravci zamijenjeni daljnjom zamjenom površinskog sloja ceste ili nekim drugim građevinskim radovima;	uređuje cestovnu infrastrukturu 3) „automatizirano pretraživanje” je proces internetskog pristupa bazama podataka država članica Europske unije koje sadrže podatke o vozilima i vlasnicima odnosno korisnicima vozila 4) „bitno izmijenjen režim naplate cestarina ili naknada” znači režim naplate cestarina ili naknada u kojem se očekuje da će izmjena cijena povećati prihode za više od 10 % u usporedbi s prethodnom obračunskom godinom, isključujući učinak povećanja prometa i nakon korekcije za inflaciju mjerenu na temelju promjena u harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena za cijelu Europsku uniju, isključujući energiju i neprerađenu hranu, kako ga		
--	--	--	--

6. „autocesta” znači cesta posebno projektirana i izgrađena za promet motornih vozila koja nema neposredan pristup susjednim zemljištima te koja ispunjava sljedeće kriterije: (a) ima, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolničke trake za promet u dva smjera međusobno odijeljene razdjelnim trakom koji nije namijenjen za promet ili, izuzetno, na neki drugi način; (b) ne križa se na istoj razini niti s jednom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom; i (c) posebno je označena kao autocesta; 7. „cestarina” znači određeni iznos naplativ u odnosu na vozilo koji se temelji na udaljenosti koju je vozilo prešlo na određenoj infrastrukturi i na tipu vozila, čijim se plaćanjem stječe pravo na upotrebu infrastrukture tim vozilom, a koji obuhvaća jednu ili više sljedećih pristojba i naknada: (a) infrastrukturnu pristojbu; (b) naknadu zbog zagušenja; ili (c) pristojbu za vanjske troškove; 8. „infrastrukturna pristojba” znači pristojba koja se naplaćuje za nadoknadu troškova gradnje, održavanja, poslovanja i razvoja vezanih uz infrastrukturu, a koji su nastali u državi članici; 9. „pristojba za vanjske troškove” znači pristojba koja se naplaćuje kako bi se nadoknadili troškovi povezani s jednim ili više od sljedećeg: (a) onečišćenjem zraka zbog prometa; (b) onečišćenjem bukom zbog prometa; ili (c) emisijama CO₂ zbog prometa; 10. „trošak onečišćenja zraka zbog prometa” znači trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane ispuštanjem čestičnih tvari i prekursora ozona, kao što su NO_x i hlapivi organski spojevi, za vrijeme rada vozila; 11. „trošak onečišćenja bukom zbog prometa” znači trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane bukom koju emitiraju vozila ili koja nastaje zbog dodira vozila s površinom ceste; 12. „trošak emisija CO₂ zbog prometa” znači trošak štete uzrokovane ispuštanjem CO₂ za vrijeme rada vozila;	je objavila Europska komisija 5) „cestarina“ je naknada za upotrebu autoceste ili objekta pod naplatom, čiji se iznos određuje u skladu s odredbama ovoga Zakona 6) „elektronički sustav za naplatu cestarine“ je sustav za naplatu cestarine u kojem se obveza korisnika da plati cestarinu isključivo aktivira i povezana je s automatskim prepoznavanjem prisutnosti vozila na određenoj točki naplate cestarine, pomoću komunikacije na daljinu s opremom u vozilu ili automatskim prepoznavanjem registarskih pločica 7) „elektronički sustav za naplatu cestarine u Republici Hrvatskoj (u daljnjem tekstu: ESNC)“, je sustav za naplatu cestarine u		
---	--	--	--

13. „zagušenje” znači situacija u kojoj se opseg prometa približava cestovnom kapacitetu ili ga premašuje; 14. „naknada zbog zagušenja” znači naknada koja se naplaćuje po vozilu kako bi se nadoknadili troškovi zbog zagušenja nastali u državi članici te kako bi se zagušenje smanjilo; 15. „ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba” znači ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja podijeljen s brojem kilometara koje su teška vozila prešla na dionicama ceste na kojima se naplaćivala ta pristojba tijekom tog razdoblja; 16. „korisnička naknada” znači plaćanje određenog iznosa čime se stječe pravo da vozilo za određeno razdoblje upotrebljava infrastrukture iz članka 7. stavaka 1. i 2.; 17. „vozilo” znači motorno vozilo, na četiri ili više kotača, ili kombinacija vozila namijenjena ili korištena za prijevoz putnika ili robe cestom; 18. „teško vozilo” znači vozilo čija najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila prelazi 3,5 tone; 19. „teško teretno vozilo” znači teško vozilo namijenjeno prijevozu tereta; 20. „turistički autobus” i „autobus” znači teško vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača; 21. „lako vozilo” znači vozilo čija najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila ne prelazi 3,5 tone; 22. „osobni automobil” znači lako vozilo namijenjeno prijevozu ne više od osam putnika, uz vozača; 23. „vozilo od povijesnog interesa” znači vozilo od povijesnog interesa kako je definirano u članku 3. točki 7. Direktive 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća (**); 24. „minibus” znači lako vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača; 25. „motorno vozilo za stanovanje” znači vozilo s odjeljkom za stanovanje u kojem se nalaze stolice i stol, prostor za spavanje koji je odvojen ili se može razvući iz sjedalâ, oprema za kuhanje i spremište; 26. „lako gospodarsko vozilo” znači lako vozilo namijenjeno prijevozu robe; 27. „kombi” znači lako vozilo u smislu dijela C točke 4.2. Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća (**);	slobodnom toku vozila, koji koristi tehnologiju propisanu ovim Zakonom, a u skladu s organizacijsko poslovnim modelom pružanja dijeljenih usluga tijelima javnog sektora korištenjem zajedničkih poslovnih rješenja, zajedničkih usluga informacijsko komunikacijske tehnologije i razmjenom podataka putem središnjeg sustava interoperabilnosti kao jedinstvenog sustava sigurne razmjene podataka između javnih elektroničkih sustava i usluga 8) „Europska elektronička naplata cestarine (dalje u tekstu: EENC)“ je usluga naplate cestarine koju pružatelj usluge EENC-a pruža korisniku EENC-a, u jednom ili više područja EENC-a, na temelju ugovora		
--	--	--	--

28. „emisije CO₂” teškog vozila znači njegove specifične emisije CO₂ navedene u točki 2.3. dokumenta s informacijama za kupca, kako je definirano u dijelu II. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400 (****); 29. „vozilo s nultim emisijama” znači: (a) „teško vozilo s nultim emisijama” kako je definirano u članku 3. točki 11. Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća (****); ili (b) osobni automobil, minibus ili lako gospodarsko vozilo bez motora s unutarnjim izgaranjem; 30. „teško vozilo s niskim emisijama” znači: (a) „teško vozilo s niskim emisijama” kako je definirano u članku 3. točki 12. Uredbe (EU) 2019/1242; ili (b) teško vozilo koje nije obuhvaćeno člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) te uredbe, a čije su emisije CO₂ niže od 50 % referentnih emisija CO₂ pripadajuće skupine vozila, osim vozila s nultim emisijama; 31. „prijevoznik” znači bilo koje poduzeće za prijevoz robe ili putnika cestama; 32. „vozilo emisijskog razreda „Euro 0”, „Euro I”, „Euro II”, „Euro III”, „Euro IV”, „Euro V”, „EEV”, „Euro VI”” znači teško vozilo koje je u skladu s graničnim vrijednostima emisija navedenima u Prilogu 0.; 33. „tip teškog vozila” znači kategorija u koju teško vozilo spada s obzirom na broj osovine, njihove dimenzije ili masu, ili druge faktore klasifikacije vozila koji odražavaju oštećivanje ceste, kao što je sustav klasifikacije oštećivanja ceste naveden u Prilogu IV., uz uvjet da se upotrijebljeni sustav klasifikacije temelji na karakteristikama vozila koje se nalaze u dokumentima vozila koji se upotrebljavaju u svim državama članicama ili su vidljive; 34. „podskupina vozila” znači „podskupina vozila” kako je definirano u članku 3. točki 8. Uredbe (EU) 2019/1242; 35. „skupina vozila” znači grupiranje vozila kako je navedeno u tablici 1. Priloga I. Uredbi (EU) 2017/2400; 36. „razdoblje izvješćivanja za godinu Y” znači „razdoblje izvješćivanja za godinu Y” kako je definirano u članku 3. točki 3. Uredbe (EU) 2019/1242; 37. „putanja smanjenja emisija” za razdoblje izvješćivanja za godinu (Y) i podskupinu vozila (sg), odnosno ETY,sg, znači umnožak faktora smanjenja godišnjih emisija CO₂ (R-ETY) i referentnih emisija CO₂ (rCO₂sg)	9) „glavni pružatelj usluga” je pružatelj usluge naplate cestarine sa specifičnim obvezama, kao što je obveza potpisivanja ugovora sa svim zainteresiranim korisnicima, ili posebnim pravima, kao što su posebna naknada ili zajamčeni dugoročni ugovor, različitima od prava i obveza drugih pružatelja usluga 10) „Hrvatske autoceste d.o.o.” je društvo s ograničenom odgovornošću za upravljanje, građenje, rekonstrukciju i održavanje autocesta osnovano na temelju zakona koje uređuje cestovnu infrastrukturu i ima prava i obveze subjekta za naplatu cestarine 11) „imenovani subjekt za naplatu cestarine” je pravna osoba koja u području EENC-a, u skladu s odredbama ovoga Zakona,		
--	---	--	--

podskupine (sg), odnosno $ET_{Y,sg} = R-ET_{Y} \times rCO_{2sg}$; za godine $Y \leq 2030$, $R-ET_{Y}$ i rCO_{2sg} su oboje utvrđeni u skladu s točkom 5.1. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242; za godine $Y > 2030$, $R-ET_{Y}$ iznosi 0,70; rCO_{2sg} primjenjuje se kako je prilagođen delegiranim aktima donesenima u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EU) 2019/1242 tijekom razdoblja izvješćivanja koja započinju nakon datuma početka primjene delegiranog akta kojim se predviđa prilagodba; 38. „referentne emisije CO₂ skupine vozila” znači: (a) za vozila obuhvaćena Uredbom (EU) 2019/1242, iznos izračunan u skladu s formulom u točki 3. Priloga I. te uredbe; (b) za vozila koja nisu obuhvaćena Uredbom (EU) 2019/1242, prosječna vrijednost svih emisija CO₂ vozila u toj skupini vozila, koja je prijavljena u skladu s Uredbom (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća (*****) za prvo razdoblje izvješćivanja koje će započeti nakon datuma na koji se, u skladu s člankom 24. Uredbe (EU) 2017/2400, zabranjuje registracija, prodaja ili stavljanje u upotrebu vozila iz te skupine vozila koja ne ispunjavaju obveze iz članka 9. Uredbe (EU) 2017/2400; 39. „ugovor o koncesiji” znači „koncesija radova” ili „koncesija usluga” kako je definirano u članku 5. točki 1. podtočki (a) ili podtočki (b) Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća (*****); 40. „koncesijska cestarina” znači cestarina koju naplaćuje koncesionar na temelju ugovora o koncesiji; 41. „bitno izmijenjen režim naplate cestarina ili naknada” znači režim naplate cestarina ili naknada u kojem se očekuje da će izmjena cijena povećati prihode za više od 10 % u usporedbi s prethodnom obračunskom godinom, isključujući učinak povećanja prometa i nakon korekcije za inflaciju mjerenu na temelju promjena u harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena (HIPC) za cijeli EU, isključujući energiju i neprerađenu hranu, kako ga je objavila Komisija (Eurostat). 2. Za potrebe stavka 1. točke 2.: (a) u svakom slučaju, udio troškova izgradnje koji se uzima u obzir ne smije premašivati udio trenutnog predviđenog životnog vijeka infrastrukturnih	izravno, odnosno na temelju dodijeljene koncesije, ima prava i obveze subjekta za naplatu cestarine 12) „infrastrukturalna pristojba” je pristojba koja se naplaćuje za nadoknadu nastalih troškova izgradnje, održavanja, upravljanja, poslovanja i razvoja, vezanih za autocestu i objekt pod naplatom 13) „inspektor naplate cestarine” je službena osoba ministarstva nadležnog za cestovnu infrastrukturu koja obavlja inspekcijske poslove nadzora naplate cestarine u skladu s odredbama ovoga Zakona 14) „koncesijska cestarina” je cestarina koja se utvrđuje i naplaćuje na temelju ugovora o koncesiji		
--	---	--	--

komponenta koji je preostao 10. lipnja 2008. ili na dan uvođenja novih režima naplate cestarina, ako je to kasnije; (b) troškovi infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture mogu uključivati sve posebne rashode za infrastrukturu predviđenu za smanjivanje smetnji povezanih s bukom, uvođenje inovativnih tehnologija ili poboljšanje sigurnosti na cestama, kao i stvarna plaćanja operatora infrastrukture koja odgovaraju objektivnim elementima u vezi s okolišem poput zaštite od onečišćenja tla. 3. Ne dovodeći u pitanje članak 7. stavak 3., države članice mogu smatrati motorno vozilo za stanovanje turističkim ili običnim autobusom ili osobnim automobilom. (*) Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.)." (**) Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 51.)." (***) Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.)." (****) Uredba Komisije (EU) 2017/2400 od 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L 349, 29.12.2017., str. 1.)." (*****) Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi	15) „koncesionar“ je pravna osoba kojoj je na temelju zakona koji uređuje cestovnu infrastrukturu i zakona koji uređuje koncesije dodijeljena koncesija za građenje i upravljanje autocestom i pojedinim cestovnim objektima na državnoj cesti i ima prava i obveze subjekta za naplatu cestarine 16) „korisnik“ je vlasnik vozila, osoba koja ima pravo koristiti vozilo na temelju ugovora o leasingu ili sličnog ugovora, korisnik uređaja za elektroničku naplatu cestarine i vozač 17) „korisnik EENC-a“ je fizička ili pravna osoba koja ima ugovor s pružateljem usluge EENC-a za pristup EENC-u		
---	--	--	--

(EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.)." (*****) Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO2 i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.)." (*****) Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovorâ o koncesiji (SL L 94, 28.3.2014., str. 1.)."; 3.članci 7. i 7.a zamjenjuju se sljedećim: „Članak 7. 1. Ne dovodeći u pitanje članak 9. stavak 1.a, države članice mogu zadržati ili uvesti cestarine i korisničke naknade na transeuropskoj cestovnoj mreži ili na određenim dionicama te mreže te na bilo kojoj dodatnoj dionici njihove mreže autocesta koje nisu dio transeuropske cestovne mreže pod uvjetima utvrđenim u stavcima od 4. do 14. ovog članka i u člancima od 7.a do 7.k. 2. Stavkom 1. ne dovodi se u pitanje pravo država članica da, u skladu s UFEU-om, naplaćuju cestarine i korisničke naknade na drugim cestama, pod uvjetom da uvođenje cestarina i korisničkih naknada na takvim drugim cestama ne dovodi do diskriminacije međunarodnog prometa i narušavanja tržišnog natjecanja među prijevoznicima. Cestarine i korisničke naknade koje se primjenjuju na cestama osim cesta koje su dio transeuropske cestovne mreže i autocesta moraju ispunjavati uvjete utvrđene u stavcima 4. i 5. ovog članka, u članku 7.a te u članku 7.j stavcima 1., 2. i 4. 3. Ne dovodeći u pitanje ostale odredbe ove Direktive, cestarine i korisničke naknade za različite kategorije vozila, kao što su teška vozila, teška teretna vozila, turistički autobusi i obični autobusi, laka vozila, laka gospodarska vozila, minibusi i osobni automobili, mogu se uvesti ili zadržati neovisno jedne od drugih. Međutim, ako države članice naplaćuju naknade za osobne automobile, naplaćuju ih i za laka gospodarska vozila.	18) „korisnik uređaja za elektroničku naplatu cestarine (dalje u tekstu: korisnik ENC uređaja)“ je fizička ili pravna osoba koja je evidentirana kao korisnik ENC uređaja u sustavima elektroničke naplate cestarine subjekata za naplatu cestarine odnosno u ESNC 19) „lako vozilo“ je vozilo čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tone 20) „Ministarstvo“ je ministarstvo nadležno za cestovnu infrastrukturu 21) „model uključenja u ESNC putem uređaja za elektroničku naplatu cestarine (dalje u tekstu: ENC model)“ znači uključenje u ESNC unosom oznaka s registarske pločice		
--	---	--	--

4. Države članice ne smiju ni za jednu kategoriju vozila uvesti i cestarinu i korisničku naknadu za upotrebu iste cestovne dionice. Međutim, država članica koja na svojoj mreži uvodi korisničku naknadu može uvesti i cestarinu za upotrebu mostova, tunela i planinskih prijevoja. Države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati članak 7.ca stavak 3., članak 7.ga stavak 1. i članak 7.gb stavak 2. na takve cestarine za upotrebu mostova, tunela i planinskih prijevoja ako je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta ili oba: (a) primjena članka 7.ca stavka 3., članka 7.ga stavka 1. i članka 7.gb stavka 2. radi uvođenja takve diferencijacije u dotični sustav naplate cestarina ne bi bila tehnički izvediva; (b) primjena članka 7.ca stavka 3., članka 7.ga stavka 1. i članka 7.gb stavka 2. dovela bi do preusmjeravanja vozila koja uzrokuju najviše onečišćenja, što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama i na javno zdravlje. Država članica koja odluči da neće primjenjivati članak 7.ca stavak 3., članak 7.ga stavak 1. i članak 7.gb stavak 2. u skladu s drugim podstavkom ovog stavka obavješćuje Komisiju o svojoj odluci. 5. Cestarinama i korisničkim naknadama ne smije se neposredno ili posredno diskriminirati na temelju: (a) državljanstva korisnika ceste; (b) države članice ili treće zemlje poslovnog nastana prijevoznika; (c) države članice ili treće zemlje registracije vozila; ili (d) polazišta ili odredišta prijevoza. 6. Države članice mogu uvesti snižene cestarine ili korisničke naknade na određene cestovne dionice, ili određene cestovne dionice isključiti iz cestovnih naknada osobito gdje je intenzitet prometa nizak u rijetko naseljenim područjima. 7. U slučaju cestovnih infrastruktura obuhvaćenih ugovorima o koncesiji, ako je ugovor potpisan prije 24. ožujka 2022. ili ako su ponude ili odgovori na pozive za	vozila, podataka o uređaju za elektronički naplatu cestarine i valjanog sredstva plaćanja cestarine 22) „model uključenja u ESNC putem oznaka s registarske pločice vozila (dalje u tekstu: APRP model)“ znači uključenje u ESNC unosom oznaka s registarske pločice vozila i valjanog sredstva plaćanja cestarine 23) „nadzornik“ je fizička osoba ovlaštena u skladu s ovim Zakonom za obavljanje poslova nadzora naplate cestarine u ime i za račun subjekta za naplatu cestarine 24) „naknada zbog zagušenja“ je naknada koja se naplaćuje po vozilu kako bi se nadoknadili troškovi nastali zbog zagušenja te		
---	--	--	--

pregovore u okviru pregovaračkog postupka zaprimljeni u skladu s postupkom javne nabave prije 24. ožujka 2022., države članice mogu odlučiti ne primjenjivati članak 7.ca stavak 3., članak 7.g stavke 1. i 2., članak 7.ga i članak 7.gb na cestarine i korisničke naknade na tim infrastrukturama dok se ugovor o koncesiji ne obnovi ili režim naplate cestarina ili naknada bitno ne izmijeni. 8. Stavak 7. primjenjuje se i na dugoročne ugovore sklopljene između javnog i nejavnog subjekta, potpisane prije 24. ožujka 2022. radi izvođenja radova i/ili upravljanja uslugama, osim izvođenja radova koji ne uključuju prijenos rizika potražnje. 9. Države članice mogu uvesti snižene cestarine ili korisničke naknade, ili izuzeća od obveze plaćanja cestarina ili korisničkih naknada za: (a)teška vozila koja su izuzeta od zahtjeva za ugradnju i upotrebu tahografa na temelju Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća (*); (b)teška teretna vozila s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila većom od 3,5 tone i manjom od 7,5 tona koja se upotrebljavaju za prijevoz materijala, opreme ili strojeva za vozačevu upotrebu tijekom vozačeva rada ili za isporuku robe proizvedene u okviru obrta ako se prijevoz ne obavlja za račun drugoga ili za naknadu; (c)sva vozila obuhvaćena uvjetima utvrđenima u članku 6. stavku 2. točkama (a) i (b) ili sva vozila kojima se koriste ili koja su u vlasništvu osoba s invaliditetom; te (d)vozila s nultim emisijama s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila do 4,25 tona. 10. Od 25. ožujka 2030. države članice ne primjenjuju korisničke naknade za teška vozila na osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži. 11. Odstupajući od stavka 10., države članice mogu primjenjivati korisničke naknade za teška vozila na dionicama osnovne transeuropske prometnoj mreže, ali samo u valjano opravdanim slučajevima u kojima bi primjena cestarine:	kako bi se zagušenje smanjilo 25) „naplatna dionica“ predstavlja dio autoceste ili objekt pod naplatom za koji je odlukom iz članka 5. stavka 6. ovoga Zakona uvedena naplata cestarine 26) „naplatna skupina“ je skupina u koju se raspoređuju vozila za potrebe naplate cestarine, prema osobinama vozila koja su povezana s oštećenjem autoceste i objekta pod naplatom tijekom njihove upotrebe 27) „naplatno korisničko mjesto“ je mjesto na kojem se korisnik autoceste i objekta pod naplatom za koje je u skladu s ovim Zakonom uvedena naplata cestarine, uključuje u ESNC i dobiva informacije vezane		
---	---	--	--

(a)uključivala nerazmjerne administrativne, ulagačke i operativne troškove u usporedbi s očekivanim prihodima ili koristima koje bi takva cestarina proizvela, primjerice zbog ograničene duljine dotičnih cestovnih dionica ili relativno niske gustoće naseljenosti ili relativno niskog prometa; ili (b)dovela do preusmjeravanja prometa što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama ili javno zdravlje. Prije primjene tih korisničkih naknada, države članice o svojoj namjeri da to učine obavješćuju Komisiju. Ta obavijest sadržava razloge kojima se opravdava, s obzirom na prvi podstavak, primjena korisničke naknade na temelju objektivnih kriterija i jasnih informacija o vozilima i cestovnim dionicama obuhvaćenima korisničkom naknadom. Države članice mogu podnijeti jedinstvenu obavijest za više cestovnih dionica obuhvaćenih izuzećima pod uvjetom da je uključeno obrazloženje za svaku dionicu. 12. Ako države članice primjenjuju zajednički sustav za korisničke naknade u skladu s člankom 8., te države članice prilagođavaju ili obustavljaju zajednički sustav do 25. ožujka 2032. 13. Za teška teretna vozila država članica može do 25. ožujka 2027. odlučiti da cestarine ili korisničke naknade primjenjuje samo za teška teretna vozila s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila od najmanje 12 tona ako smatra da bi naplaćivanje cestarina ili korisničkih naknada za teška teretna vozila mase manje od 12 tona: (a)stvorilo značajne nepovoljne učinke na slobodan protok prometa, okoliš, razine buke, zagušenje, zdravlje ili sigurnost na cestama zbog preusmjeravanja prometa; (b)prouzročilo administrativne troškove u iznosu većem od 15 % dodatnog prihoda koji se ostvaruje tim proširenjem; ili (c)odnosilo se na kategoriju vozila koja ne uzrokuje više od 10 % naplativih infrastrukturnih troškova.	uz elektroničku naplatu cestarine 28) „neplaćanje cestarine“ je upotreba autoceste ili objekta pod naplatom bez uključanja u ESNC u skladu s člankom 16. stavcima 7. i 8. ovoga Zakona 29) „objekt pod naplatom“ je pojedini cestovni objekt na državnoj cesti za koji je u skladu s ovim Zakonom uvedena naplata cestarine 30) „Opći uvjeti poslovanja“ su skup komercijalnih uvjeta pod kojima se upotrebljava autocesta i objekt pod naplatom koje u skladu s ovim Zakonom donose subjekti za naplatu cestarine za autoceste i objekte pod naplatom kojima upravljaju		
--	--	--	--

Države članice koje odluče primjenjivati cestarinu ili korisničku naknadu ili oboje samo za teška teretna vozila s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila od najmanje 12 tona obavješćuju Komisiju o svojoj odluci zajedno s razlozima na kojima se ta odluka temelji. 14. Ako se cestarine primjenjuju na sva teška vozila, države članice mogu se odlučiti na povrat različitog postotka troškova od turističkih autobusa i običnih autobusa i motornih vozila za stanovanje, s jedne strane, te teških teretnih vozila, s druge strane. 15. Do 25. ožujka 2027. Komisija procjenjuje provedbu i učinkovitost ove Direktive u pogledu naplate za laka vozila. Tom se procjenom uzima u obzir razvoj sustava za naplatu koji se primjenjuju na laka vozila u pogledu vrste naplate koja se primjenjuje na različite kategorije vozila, opsega obuhvaćene mreže, razmjernosti cijena i drugih relevantnih elemenata. Na temelju te procjene Komisija, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu odgovarajućih odredaba ove Direktive. Članak 7.a 1. Korisničke naknade razmjerne su trajanju upotrebe infrastrukture. 2. Ako se na teška vozila primjenjuju korisničke naknade, upotreba infrastrukture omogućuje se barem za sljedeća razdoblja: dan, tjedan, mjesec i godinu. Mjesečna cijena ne prelazi 10 % godišnje cijene, tjedna cijena ne prelazi 5 % godišnje cijene, a dnevna cijena ne prelazi 2 % godišnje cijene. Država članica može za vozila registrirana u toj državi članici odlučiti primjenjivati samo godišnje cijene.	31) „oprema u vozilu“ uključuje potpuni sklop hardverskih i softverskih komponenata koji se treba koristiti kao dio usluge elektroničke naplate cestarine, a koji je ugrađen u vozilo ili se u njemu nalazi radi prikupljanja, pohrane, obrade i primanja/slanja podataka na daljinu 32) „osobni automobil“ je lako vozilo namijenjeno prijevozu najviše osam osoba, uz vozača 33) „parametri za klasifikaciju vozila na području EENC“ su podaci o vozilu u skladu s kojima se obračunava cestarina, na temelju podataka za obračun cestarine		
---	---	--	--

Države članice utvrđuju korisničke naknade, uključujući administrativne troškove, za sva teška vozila, na razini koja ne prelazi najviše cijene utvrđene u Prilogu II. 3. Ako se na osobne automobile primjenjuju korisničke naknade, upotreba infrastrukture mora biti dostupna barem za sljedeća razdoblja: dan, tjedan ili deset dana ili oboje, mjesec ili dva mjeseca ili oboje, te jednu godinu. Dvomjesečna cijena ne prelazi 30 % godišnje cijene, mjesečna cijena ne prelazi 19 % godišnje cijene, desetodnevna cijena ne prelazi 12 % godišnje cijene, tjedna cijena ne prelazi 11 % godišnje cijene, a dnevna cijena ne prelazi 9 % godišnje cijene. Države članice mogu ograničiti dnevnu korisničku naknadu isključivo u svrhu provoza. Države članice mogu omogućiti upotrebu infrastrukture i za druga vremenska razdoblja. U takvim slučajevima države članice primjenjuju cijene u skladu s načelom jednakog postupanja prema korisnicima, uzimajući u obzir sve relevantne čimbenike, posebno godišnju cijenu i cijene koje se primjenjuju za druga razdoblja iz prvog podstavka, postojeće obrasce upotrebe te administrativne troškove. U odnosu na sustave naplate korisničkih naknada donesene prije 24. ožujka 2022. države članice mogu zadržati cijene iznad graničnih vrijednosti utvrđenih u prvom podstavku, pod uvjetom da su stupile na snagu prije tog datuma, te mogu zadržati odgovarajuće više cijene za ostala razdoblja upotrebe, u skladu s načelom jednakog postupanja. Međutim, one moraju poštovati granične vrijednosti utvrđene u prvom podstavku, kao i u drugom podstavku, čim bitno izmijenjeni režimi naplate stupe na snagu, a najkasnije do 25. ožujka 2030. 4. Za minibus i laka gospodarska vozila države članice usklađuju se ili sa stavkom 2. ili sa stavkom 3. Ako države članice odrede različite korisničke naknade za laka gospodarska vozila u odnosu na osobne automobile, određuju više stope korisničkih naknada za laka gospodarska vozila nego za osobne automobile.	34) „podaci za obračun cestarine na području EENC“ su informacije koje utvrđuje nadležni subjekt za naplatu cestarine, a koje su potrebne za određivanje visine cestarine, koja se plaća za upotrebu autoceste na određenom području naplate cestarine i za zaključenje transakcije naplate cestarine 35) „područje EENC-a“ čine cesta, cestovna mreža, građevina poput mosta ili tunela na kojima se cestarina naplaćuje putem elektroničkog sustava za naplatu cestarine 36) „ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba“ je ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja, podijeljen s brojem kilometara koje su vozila prešla na autocestama i objektima pod naplatom na kojima se		
---	--	--	--

5. Do 25. ožujka 2027. Komisija procjenjuje tehničku i pravnu izvedivost diferencijacije postupanja s različitim lakim gospodarskim vozilima na temelju toga je li dotično lako gospodarsko vozilo opremljeno tahografom. Na temelju te procjene Komisija, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za odgovarajuću izmjenu ove Direktive. (*) Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).”; 4.umeće se sljedeći članak: „Članak 7.aa 1. Države članice koje su prije 24. ožujka 2022. primjenjivale cestarine na svojoj osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži ili na njezinu dijelu mogu uspostaviti kombinirani sustav naplate za sva teška vozila ili za neke vrste teških vozila. 2. U tom kombiniranom sustavu naplate države članice mogu, ne dovodeći u pitanje članak 7. stavak 10., primjenjivati korisničke naknade za sva teška vozila ili za neke vrste teških vozila, među ostalim za neke kategorije teških vozila na osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži ili njezinim dijelovima, u skladu s člankom 7. stavkom 4. 3. Korisničke naknade iz stavka 2. ovog članka variraju u skladu s člankom 7.ga i prema emisijskom razredu Euro. Uz to, države članice utvrđuju korisničke naknade, uključujući administrativne troškove, za dotična teška vozila, na razini koja ne prelazi najviše cijene utvrđene u Prilogu II. 4. Države članice koje uspostavljaju kombinirani sustav naplate provode procjenu učinka ili analizu učinka u kojoj objašnjavaju i opravdavaju njegovo uvođenje, o čemu se obavješćuje Komisija najmanje šest mjeseci prije njegova uvođenja.”;	naplaćivala infrastrukturna pristojba tijekom toga razdoblja 37) „prijava cestarine na području EENC-a“ je izjava u obliku podataka namijenjenih subjektu za naplatu cestarine, kojom se potvrđuje prisutnost vozila na području EENC-a, u obliku koji je dogovoren između pružatelja usluge naplate cestarine i subjekta za naplatu cestarine 38) „primjerenost za upotrebu“ je sposobnost sastavnice interoperabilnosti, koja je reprezentativno ugrađena u EENC, da zajedno u radu sa sustavom subjekta za naplatu cestarine postigne i zadrži utvrđenu učinkovitost 39) „pristojba za vanjske troškove“ je pristojba koja se naplaćuje radi nadoknade		
---	---	--	--

5.članci 7.b i 7.c zamjenjuju se sljedećim: „Članak 7.b 1. Infrastrukturalna pristojba za teška vozila temelji se na načelu povrata infrastrukturnih troškova. Ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba za teška vozila ovisna je o troškovima gradnje i troškovima poslovanja, održavanja i razvoja dotične infrastrukturne mreže. Ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba može također uključivati povrat na kapital i/ili profitnu maržu na temelju tržišnih uvjeta. 2. U obzir se uzimaju troškovi koji se odnose na mrežu ili dio mreže na kojoj se naplaćuju infrastrukturne pristojbe za teška vozila te na vozila kojima se naplaćuje ta pristojba. Države članice mogu se odlučiti na povrat samo određenog postotka tih troškova. Članak 7.c 1. Države članice mogu zadržati ili uvesti pristojbu za vanjske troškove, povezanu s troškovima onečišćenja zraka zbog prometa, onečišćenja bukom zbog prometa, emisijama CO₂ zbog prometa ili bilo kojom njihovom kombinacijom. Ako se na teška vozila primjenjuje pristojba za vanjske troškove, države članice variraju je i određuju u skladu s minimalnim zahtjevima i metodama iz Priloga III.a, pri čemu se poštuju referentne vrijednosti utvrđene u prilogima III.b i III.c. Države članice mogu se odlučiti na povrat samo određenog postotka tih troškova. 2. Iznos pristojbe za vanjske troškove određuje dotična država članica. Ako država članica za tu svrhu imenuje tijelo, to tijelo mora biti pravno i financijski neovisno od organizacije koja je zadužena za upravljanje ili ubiranje jednog dijela ili cijele pristojbe. 3. Države članice mogu primjenjivati iznimke koje omogućuju prilagodbu pristojbi za vanjske troškove za vozila od povijesnog interesa.”;	nastalih troškova vezanih za onečišćenje zraka i/ili štetne učinke buke i/ili emisije CO₂ koje uzrokuje cestovni promet 40) „Pružatelj usluge EENC-a“ je pravna osoba koja, na temelju posebnog ugovora, korisniku EENC-a odobrava pristup EENC-u i plaća cestarinu relevantnom subjektu za naplatu cestarine te koja je registrirana u pojedinoj državi članici Europske unije u kojoj ima poslovni nastan 41) „pružatelj usluge naplate cestarine“ je pravna osoba koja pruža usluge naplate cestarine, u jednom ili više područja EENC-a, za jednu ili više kategorija vozila 42) „Sastavnica interoperabilnosti“ je bilo koja osnovna komponenta,		
--	--	--	--

6.umeću se sljedeći članci: „Članak 7.ca 1. Kada naplaćuju pristojbu za vanjske troškove za onečišćenje zraka ili onečišćenje bukom, države članice u obzir uzimaju troškove koji se odnose na mrežu ili dio mreže na kojoj se ta pristojba naplaćuje te vozila kojima će se ta pristojba naplaćivati. 2. Pristojba za vanjske troškove povezana s onečišćenjem zraka zbog prometa ne primjenjuje se na teška vozila koja ispunjavaju najstrože emisijske norme Euro. Prvi podstavak prestaje se primjenjivati četiri godine nakon datuma početka primjene pravila kojima se te norme uvode. 3. Počevši od 25. ožujka 2026. države članice primjenjuju pristojbu za vanjske troškove za onečišćenje zraka zbog prometa na teška vozila na mreži s naplatom cestarina iz članka 7. stavka 1. Odstupajući od prvog podstavka, države članice mogu odlučiti ne primjenjivati pristojbe za vanjske troškove na one dionice cesta gdje bi to dovelo do preusmjerenja vozila koja najviše onečišćuju što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama i javno zdravlje. 4. Države članice mogu procijeniti mogućnost primjene pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ i za onečišćenje zraka ili popuste povezane s tim emisijama ako koncesijske cestarine ne variraju u skladu s člancima 7.g i 7.ga za teška vozila i u skladu s člankom 7.gb za laka vozila. Komisija se obavješćuje o rezultatu te neobavezne procjene, kao i o razlozima zbog kojih pristojba za vanjske troškove ili popust nisu primijenjeni. Članak 7.cb 1. Države članice mogu primjenjivati pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ koje su više od referentnih vrijednosti navedenih u Prilogu III.c pod uvjetom	skupina komponenti, podsklop ili cjelovit sklop opreme, koji su ugrađeni ili namijenjeni ugradnji u EENC i o kojima, izravno ili neizravno, ovisi interoperabilnost usluge, uključujući materijalne i nematerijalne predmete, kao što je softver 43) „subjekt za naplatu cestarine“ je pravna osoba koja upravlja autocestom odnosno objektom pod naplatom i implementiranim elektroničkim sustavom naplate cestarine te naplaćuje cestarinu na području EENC-a 44) „sustav usklađen s EENC-om“ čini skup elemenata elektroničkog sustava za naplatu cestarine koji su posebno potrebni za uključivanje pružatelja usluge EENC-a u sustav i za funkcioniranje EENC-a		
--	---	--	--

da se primjenjuju na nediskriminirajući način i da najviše dvostruko premašuju vrijednosti navedene u Prilogu III.c. Ako države članice primjenjuju ovaj stavak, one moraju obrazložiti svoju odluku i obavijestiti Komisiju u skladu s Prilogom III.a. 2. Za obične autobuse i turističke autobuse države članice mogu odabrati primjenu istih ili nižih vrijednosti od onih koje se primjenjuju na teška teretna vozila. 3. Pristojba za vanjske troškove za emisije CO₂ može se kombinirati s infrastrukturnom pristojbom koja je mijenjana u skladu s člankom 7.ga. 4. Do 25. ožujka 2027. Komisija procjenjuje provedbu i učinkovitost naplate pristojbi za vanjske troškove za emisije CO₂ te njezinu usklađenost s Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*) i Direktivom Vijeća 2003/96/EZ (**). Na temelju te procjene Komisija, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu ovog članka. Ako ovaj članak nije izmijenjen na odgovarajući način do 1. siječnja 2027., ali je Direktiva 2003/87/EZ ili Direktiva 2003/96/EZ izmijenjena na način koji je doveo do stvarne internalizacije barem dijela vanjskih troškova emisija CO₂ iz cestovnog prijevoza, Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 9.d ove Direktive, izmjenjuje Prilog III.c ovoj Direktivi radi prilagodbe referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂, uzimajući u obzir stvarnu cijenu ugljika koja se primjenjuje na goriva za cestovni promet u Uniji. (*) Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.)." (**) Direktiva Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije (SL L 283, 31.10.2003., str. 51.).";" 7.članak 7.d zamjenjuje se sljedećim:	45) „Sustav za sigurnosnu pohranu platnih podataka i elektroničko plaćanje“ je informacijski sustav certificiran Level 1 razinom PCIDSS (Payment Card Industry Data Security Standard) za podršku elektroničkom plaćanju, obradu i razmjenu podataka o platnim instrumentima (platnoj kartici i IBAN-u) s bankama izdavateljima i prihvatiteljima platnih instrumenata 46) „teško vozilo“ je vozilo čija najveća dopuštena masa vozila prelazi 3,5 tone 47) „točka naplate cestarine“ je mjesto na autocesti ili objektu pod naplatom na kojem se nalazi oprema za prepoznavanje parametara vozila u svrhu evidentiranja prolaska vozilom i određivanja visine cestarine za vožnju u slobodnom toku		
--	--	--	--

„Članak 7.d Najkasnije šest mjeseci nakon donošenja novih i strožih emisijskih normi Euro Komisija, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog radi određivanja pripadajućih referentnih vrijednosti iz Priloga III.b i prilagođavanja najviše cijene korisničkih naknada iz Priloga II.”; 8.umeće se sljedeći članak: „Članak 7.da 1. Države članice mogu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Prilogu V. uvesti naknadu zbog zagušenja na svakoj dionici njihove cestovne mreže koja je pogođena zagušenjima. Naknada zbog zagušenja može se primjenjivati samo na one cestovne dionice koje su redovito zagušene i samo tijekom razdoblja kada su obično zagušene. 2. Države članice određuju cestovne dionice i vremenska razdoblja iz stavka 1. na temelju objektivnih kriterija povezanih s razinom na kojoj su ceste i njihove okolice pogođene zagušenjima, mjereno među ostalim prema prosječnim kašnjenjima ili duljinama kolona. 3. Naknada zbog zagušenja uvedena na bilo kojoj dionici cestovne mreže primjenjuje se na nediskriminirajući način na sve kategorije vozila, u skladu sa standardnim faktorima ekvivalentnosti utvrđenima u Prilogu V. Međutim, države članice mogu djelomično ili u cijelosti od naknade zbog zagušenja izuzeti minibus, autobuse ili turističke autobuse radi promicanja kolektivnog prijevoza i socioekonomskog razvoja te teritorijalne kohezije. Motorna vozila za stanovanje, bez obzira na njihovu najveću tehnički dopuštenu masu opterećenog vozila, ne smatraju se turističkim autobusima i običnim autobusima za potrebe ovog stavka. 4. Naknada zbog zagušenja određuje se u skladu s minimalnim zahtjevima iz Priloga V. Ona odražava troškove koje vozilo prouzroči ostalim korisnicima cesta i neizravno društvu te se njome poštuju referentne vrijednosti utvrđene u Prilogu VI. za svaku vrstu ceste. Ako država članica namjerava primjenjivati	te za provjeru valjanosti sredstava plaćanja 48) „trošak emisija CO₂ zbog prometa“ je trošak štete uzrokovane ispuštanjem CO₂ za vrijeme rada vozila 49) „trošak onečišćenja bukom zbog prometa“ je trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane bukom koju emitiraju vozila u cestovnom prometu ili koja nastaje zbog dodira vozila s površinom ceste 50) „trošak onečišćenja zraka zbog prometa“ je trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane ispuštanjem čestičnih tvari i prekursora ozona, kao što su dušikov oksid i isparivi organski spojevi, za vrijeme prometovanja vozila		
--	---	--	--

naknadu zbog zagušenja koja je viša od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu VI., o tome obavješćuje Komisiju u skladu sa zahtjevima iz Priloga V. Prihodi ostvareni naknadama zbog zagušenja ili ekvivalent tih prihoda u financijskoj vrijednosti upotrebljavaju se za rješavanje problema zagušenja ili za razvoj održivog prijevoza i mobilnosti općenito. Ako se takvi prihodi dodjeljuju općem proračunu, smatra se da je država članica primijenila drugi podstavak ako provodi politike financijske potpore za rješavanje problema zagušenja ili za razvoj održivog prijevoza i mobilnosti čija je vrijednost ekvivalentna prihodima od naknada zbog zagušenja. 5. Države članice uspostavljaju odgovarajuće mehanizme za praćenje učinka naknade zbog zagušenja te za reviziju njezine razine. Svaka država članica redovito, barem svake tri godine, preispituje razinu naknada kako bi se osiguralo da one ne prelaze troškove zagušenja koji se pojavljuju u toj državi članici na cestovnim dionicama koje su podložne naknadi zbog zagušenja.”; 9.u članku 7.e stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim: „1. Države članice najvišu razinu infrastrukturne pristojbe za teška vozila izračunavaju koristeći se metodologijom koja se zasniva na temeljnim načelima izračuna utvrđenim u članku 7.b i Prilogu III. 2. Za koncesijske cestarine najviša razina infrastrukturne pristojbe za teška vozila jednakovrijedna je ili manja od razine koja bi proizašla iz primjene metodologije koja se zasniva na temeljnim načelima izračuna utvrđenim u članku 7.b i Prilogu III. Procjena takve jednakovrijednosti provodi se na osnovi razumno dugog referentnog razdoblja koje odgovara prirodi ugovora o koncesiji.”; 10.članci 7.f i 7.g zamjenjuju se sljedećim: „Članak 7.f 1. Nakon obavješćivanja Komisije država članica može primijeniti dodatak infrastrukturnoj pristojbi koja se naplaćuje na posebnim cestovnim dionicama	51) „troškovi financiranja“ su kamate na kredite i povrat na financiranje iz naknade za financiranje građenja i održavanja javnih cesta propisane zakonom koji uređuje cestovnu infrastrukturu 52) „troškovi izgradnje“ su troškovi povezani s izgradnjom, u koje se mogu uključiti troškovi financiranja 53) „upotreba autoceste ili objekta pod naplatom“ je vožnja vozilom kao i zaustavljanje i parkiranje vozila na autocesti ili objektu pod naplatom 54) „uređaj za elektroničku naplatu cestarine (dalje u tekstu: ENC uređaj)“ je oprema u vozilu koja se koristi za uslugu elektroničke naplate		
--	---	--	--

koje su redovito zagušene ili na kojima vozila uzrokuju znatnu štetu u okolišu, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti: (a) prihod ostvaren dodatkom ulaže se u financiranje razvoja usluga prijevoza ili u izgradnju ili održavanje prometne infrastrukture osnovne transeuropske prometne mreže kojima se izravno doprinosi ublažavanju zagušenja ili štete u okolišu i koji se nalaze na istom koridoru kao cestovna dionica na koju se taj dodatak primjenjuje; (b) dodatak ne prelazi 15 % ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe izračunane u skladu s člankom 7.b stavkom 1. i člankom 7.e ove Direktive, osim ako se ostvareni prihod ulaže u prekogranične dionice koridora osnovne mreže utvrđenog u skladu s poglavljem IV. Uredbe (EU) br. 1315/2013, u kojem slučaju dodatak ne smije prelaziti 25 % te ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe ili ako dvije ili više država članica primjenjuju dodatak u istom koridoru, u kojem slučaju, uz suglasnost svih država članica koje su dio tog koridora i koje graniče s državama članicama na čijem se državnom području nalazi dionica koridora na koju se primjenjuje dodatak, taj dodatak može prelaziti 25 %, ali ne smije prelaziti 50 % te ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe; (c) primjena dodatka ne dovodi do nepravednog postupanja prema komercijalnom prometu u odnosu na ostale korisnike cesta; (d) Komisiji se prije početka primjene dodatka predaje opis točne lokacije za koju će se dodatak primjenjivati te dokaz o odluci da se financiraju prometna infrastruktura ili prometne usluge navedene u točki (a); (e) razdoblje tijekom kojeg će se dodatak primjenjivati unaprijed je definirano i ograničeno te je, u smislu očekivanog prihoda, to razdoblje u skladu s financijskim planovima i analizama troškova i koristi za projekte koji se sufinanciraju iz prihoda ostvarenog dodatkom. 2. U slučaju novog prekograničnog projekta, dodatak se smije dodati samo ako su sve države članice uključene u projekt suglasne. 3. Dodatak se može primjenjivati na infrastrukturnu pristojbu koja je varirana u skladu s člancima 7.g, 7.ga ili 7.gb.	cestarine u Republici Hrvatskoj 55) „valjano sredstvo plaćanja“ je sredstvo plaćanja cestarine u obliku kreditne kartice, debitne kartice, uslužne kartice, odnosno pretplate dostatnog iznosa za koje je Općim uvjetima poslovanja predviđena mogućnost uključenja u ESNC, kojim se za svaku upotrebu autoceste odnosno objekta pod naplatom osigurava naplata pripadajućeg iznosa cestarine 56) „vozilo“ znači motorno vozilo ili skup povezanih vozila koja su namijenjena ili se koriste za cestovni prijevoz putnika ili robe 57) „zagušenje“ je stanje u kojem se opseg ostvarenog prometa približava		
---	---	--	--

4. Nakon što od države članice koja namjerava primjenjivati dodatak primi tražene informacije, Komisija te informacije stavlja na raspolaganje članovima Odbora iz članka 9.c. Ako Komisija smatra da planirani dodatak ne ispunjava uvjete utvrđene u stavku 1. ovog članka ili ako smatra da će planirani dodatak imati znatne negativne učinke na gospodarski razvoj rubnih regija, ona može donijeti provedbene akte kako bi se odbili planovi o naknadama koje je podnijela dotična država članica ili zatražila njihova izmjena. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.c stavka 3. 5. Dodatak se ne primjenjuje na cestovnim dionicama na koje se naplaćuje naknada zbog zagušenja. Članak 7.g 1. Infrastrukturalna pristojba može varirati u svrhu smanjenja zagušenja, svođenja štete na infrastrukturi na najmanju moguću mjeru te što učinkovitije upotrebe dotične infrastrukture ili promicanja sigurnosti na cestama ako su ispunjeni sljedeći uvjeti: (a) varijacija je transparentna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima; (b) varijacija se primjenjuje ovisno o dobu dana, danu u tjednu ili godišnjem dobu; (c) nijedna infrastrukturna pristojba ne iznosi više od 175 % iznad najviše razine ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe iz članka 7.b; (d) vršna razdoblja tijekom kojih se naplaćuje viša infrastrukturna pristojba s ciljem smanjenja zagušenja ne traju dulje od šest sati na dan; (e) na cestovnoj dionici zahvaćenoj zagušenjima varijacija infrastrukturne pristojbe oblikuje se i primjenjuje transparentno i neutralno u pogledu prihoda tako da se korisnicima cesta koji putuju tijekom nevršnih razdoblja ponude snižene cijene cestarina, a povišene cijene cestarina korisnicima cesta koji na istoj cestovnoj dionici putuju tijekom vršnih razdoblja; (f) na dotičnoj cestovnoj dionici ne naplaćuje se naknada zbog zagušenja.	projektiranom kapacitetu ceste ili ga premašuje 58) „znatno izmijenjen sustav“ je postojeći elektronički sustav za naplatu cestarine koji je izmijenjen ili se mijenja, zbog čega se od pružatelja usluge EENC-a zahtijeva da uvedu izmjene sastavnica interoperabilnosti koje su aktivne, poput reprogramiranja ili prilagodbe sučelja njihovih pozadinskih ureda, do te mjere da je potrebna ponovna akreditacija. (2) Izrazi korišteni u ovom Zakonu, čije značenje nije određeno u stavku 1. ovoga članka, imaju isto značenje kao što ga određuju posebni propisi.		
--	--	--	--

Država članica koja želi uvesti takve varijacije ili izmijeniti postojeću varijaciju o tome obavještuje Komisiju i dostavlja joj informacije potrebne kako bi se ocijenilo jesu li uvjeti ispunjeni. 2. U pogledu teških vozila, do početka primjene varijacije infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada iz članka 7.g-a države članice variraju infrastrukturnu pristojbu prema emisijskom razredu Euro vozila tako da nijedna infrastrukturna pristojba ne prelazi istu pristojbu za ekvivalentna vozila koja ispunjavaju najstrože emisijske norme Euro za više od 100 %. Nakon što se infrastrukturne pristojbe i korisničke naknade variraju u skladu s člankom 7.ga, države članice mogu ih prestati varirati prema emisijskom razredu Euro. Odstupajući od prvog podstavka, država članica može odlučiti ne primijeniti zahtjev za variranje infrastrukturne pristojbe ako je primjenjivo jedno od sljedećeg: (a)time bi se ozbiljno narušila međusobna povezanost sustava cestarina na njezinu državnom području; (b)ne bi bilo tehnički izvedivo uvesti takvu diferencijaciju u dotični sustav cestarina; (c)to bi dovelo do preusmjeravanja vozila koja uzrokuju najviše onečišćenja što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama i na javno zdravlje; (d)cestarina uključuje pristojbu za vanjske troškove za onečišćenje zraka. Komisija se obavještuje o svim takvim odstupanjima ili izuzećima. 3. Varijacije iz ovog članka nisu namijenjene ostvarivanju dodatnih prihoda.”; 11.umeću se sljedeći članci: „Članak 7.ga 1. Države članice u skladu s ovim člankom variraju infrastrukturne pristojbe i korisničke naknade za teška vozila.			
--	--	--	--

Države članice primjenjuju tu varijaciju na podskupine teških vozila obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242 najkasnije dvije godine nakon objave referentnih emisija CO₂ za te podskupine vozila u provedbenim aktima donesenima u skladu s člankom 11. stavkom 1. te uredbe. Za emisijske razrede CO₂ 1, 4 i 5, kako je definirano u stavku 2. ovog članka, ta varijacija se primjenjuje se na skupine teških vozila koje nisu obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242 najkasnije dvije godine nakon objave referentnih emisija CO₂ za relevantnu skupinu u provedbenim aktima donesenima na temelju stavka 7. ovog članka. Ako se točka 5.1 Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242 izmijeni zakonodavnim aktom Unije tako da se njome obuhvate referentne emisije CO₂ koje su relevantne za skupinu teških vozila, takve referentne emisije CO₂ više se ne utvrđuju na temelju stavka 7. ovog članka, već u skladu s točkom 5.1. Priloga I. toj uredbi. Ako su putanje smanjenja emisija za skupine teških vozila koje nisu obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242 utvrđene zakonodavnim aktom Unije o izmjeni točke 5.1. Priloga I. toj uredbi, varijacije za emisijske razrede CO₂ 2 i 3, kako je definirano u stavku 2. ovog članka, primjenjuju se od dana stupanja na snagu novih putanja smanjenja emisija. Ne dovodeći u pitanje sniženje cijena predviđeno člankom 3., države članice mogu predvidjeti snižene cijene infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada, ili izuzeća od plaćanja infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada, za vozila s nultim emisijama bilo koje skupine vozila od 24. ožujka 2022. do 31. prosinca 2025. Od 1. siječnja 2026. takva sniženja ograničavaju se na 75 % u odnosu na naknadu primjenjivu na emisijski razred CO₂ 1, kako je definirano u stavku 2. 2. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., države članice utvrđuju sljedeće emisijske razrede CO₂ za svaki tip teških vozila: (a)emisijski razred CO₂ 1 – vozila koja ne pripadaju ni jednom od emisijskih razreda CO₂ iz točaka od (b) do (e);			
---	--	--	--

(b)emisijski razred CO2 2 – vozila iz podskupine vozila sg koja su prvi put registrirana tijekom razdoblja izvješćivanja za godinu Y i čije su emisije CO2 za više od 5 % ispod putanje smanjenja emisija za razdoblje izvješćivanja za godinu Y i podskupinu vozila sg, ali koja ne pripadaju nijednom od emisijskih razreda CO2 iz točaka (c), (d) i (e); (c)emisijski razred CO2 3 – vozila iz podskupine vozila sg koja su prvi put registrirana tijekom razdoblja izvješćivanja za godinu Y i čije su emisije CO2 za više od 8 % ispod putanje smanjenja emisija za razdoblje izvješćivanja za godinu Y i podskupinu vozila sg, koja ne pripadaju nijednom od emisijskih razreda CO2 iz točaka (d) i (e); (d) emisijski razred CO2 4 – teška vozila s niskim emisijama; (e) emisijski razred CO2 5 – vozila s nultim emisijama. Države članice osiguravaju da se klasifikacija vozila koje pripada emisijskim razredima CO2 2 ili 3 ponovno procjenjuje svakih šest godina nakon datuma njegove prve registracije i da se, prema potrebi, vozilo ponovno klasificira u odgovarajući emisijski razred na temelju tada primjenjivih pragova. Ponovna klasifikacija, u pogledu korisničke naknade, počinje proizvoditi učinke najkasnije prvog dana valjanosti na dan ponovne klasifikacije ili nakon tog dana. 3. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., snižene pristojbe primjenjuju se na vozila u emisijskim razredima CO2 2, 3, 4 i 5 kako slijedi: (a)emisijski razred CO2 2 – sniženje od 5 % do 15 % u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na emisijski razred CO2 1; (b)emisijski razred CO2 3 – sniženje od 15 % do 30 % u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na emisijski razred CO2 1; (c)emisijski razred CO2 4 – sniženje od 30 % do 50 % u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na emisijski razred CO2 1; (d)emisijski razred CO2 5 – sniženje od 50 % do 75 % u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na emisijski razred CO2 1.			
--	--	--	--

Ako se infrastrukturna pristojba ili korisnička naknada varira i prema emisijskom razredu Euro, sniženja iz prvog podstavka primjenjuju se u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na najstrože emisijske norme Euro. 4. Varijacije iz ovog članka nisu namijenjene ostvarivanju dodatnih prihoda. 5. Odstupajući od stavka 1., država članica može odlučiti ne primjenjivati zahtjev za variranje infrastrukturne pristojbe u skladu sa stavkom 2. ako se pristojba za vanjske troškove za emisije CO₂ naplaćuje i varira prema referentnim vrijednostima pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ iz Priloga III.c. 6. Na cestovnim dionicama na kojima vozilo radi bez emisija CO₂ na provjerljiv način, države članice mogu na to vozilo primijeniti smanjene naknade u skladu s emisijskim razredom CO₂ 5. Države članice koje se koriste tom mogućnošću primjenjuju naknade primjenjive na emisijski razred CO₂ 1 na to vozilo na drugim cestovnim dionicama. 7. Komisija donosi provedbene akte u svrhu utvrđivanja referentnih emisija CO₂ za skupine vozila koje nisu obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242. U tim se provedbenim aktima navode podaci relevantni za svaku skupinu vozila koji se objavljuju u izvješću iz članka 10. Uredbe (EU) 2018/956. Komisija te provedbene akte donosi najkasnije šest mjeseci nakon objave relevantnog izvješća iz članka 10. Uredbe (EU) 2018/956. 8. Do 25. ožujka 2027. Komisija procjenjuje provedbu i učinkovitost varijacije naknada utemeljene na emisijama CO₂ iz ovog članka, kao i je li ona još uvijek potrebna te njezinu usklađenost s direktivama 2003/87/EZ i 2003/96/EZ. Komisija na temelju te procjene, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu relevantnih odredaba ove Direktive o varijaciji naknada na temelju emisija CO₂.			
---	--	--	--

9. Komisija svakih pet godina nakon 24. ožujka 2022. preispituje najviše cijene korisničkih naknada iz Priloga II. i razine sniženja iz stavka 3. te, prema potrebi, na osnovi rezultata tog postupka preispitivanja podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu tih odredaba. 10. Svakih 30 mjeseci nakon 24. ožujka 2022. Komisija sastavlja izvješće u kojem ocjenjuje prikladnost pragova za emisijske razrede CO₂ 2 i 3 iz članka 7. ga stavka 2. točaka (b) i (c) ove Direktive u vezi s referentnim emisijama objavljenima u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242 ili emisijama CO₂ prijavljenima u skladu s Uredbom (EU) 2018/956, te prema potrebi na osnovi rezultata te procjene podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu tih pragova. 11. Varijacija naknada na temelju emisija CO₂ iz ovog članka nije obvezna ako se primjenjuje druga mjera Unije za određivanje cijene ugljika u cestovnom prijevozu. Članak 7.gb 1. Države članice mogu razlikovati cestarine i korisničke naknade za laka vozila prema okolišnoj učinkovitosti vozila, kako je utvrđena specifičnim kombiniranim ili ponderiranim kombiniranim emisijama CO₂ koje su zabilježene u unosu 49. certifikata o sukladnosti vozila i emisijskim vrijednostima Euro. Ne dovodeći u pitanje stavak 2. ovog članka, niže cijene cestarina i korisničkih naknada primjenjuju se za osobne automobile, minibuse i laka gospodarska vozila koji ispunjavaju oba sljedeća uvjeta: (a) njihove specifične emisije CO₂, utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/1151 (*), jednake su nuli ili su niže od sljedećih vrijednosti: i. za razdoblje od 2021. do 2024., ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a 2021 utvrđenih u skladu s točkom 6. dijela A i točkom 6. dijela B Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća (**);			
--	--	--	--

ii.za razdoblje od 2025. do 2029., ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a utvrđenih u skladu s točkom 6.1.1. dijela A i točkom 6.1.1. dijela B Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631; iii.za razdoblje od 2030. nadalje, ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a utvrđenih u skladu s točkom 6.1.2. dijela A i točkom 6.1.2. dijela B Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631; (b)njihove emisije onečišćujućih tvari, utvrđene u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151, u skladu su s vrijednostima utvrđenima u tablici iz Priloga VII. ovoj Direktivi. Države članice mogu primjenjivati sniženje za vozila s nultim emisijama iz Priloga VII. ovoj Direktivi, a da pritom ne primjenjuju sniženja za ostale kategorije vrijednosti emisija iz tog priloga. 2. Od 1. siječnja 2026., ako je to tehnički izvedivo, države članice variraju cestarine i godišnju cijenu korisničkih naknada za kombije i minibusu prema okolišnoj učinkovitosti vozila, u skladu s pravilima utvrđenima u Prilogu VII. U tu su svrhu odredbe stavka 1. drugog podstavka stavka okvirne. Ako države članice odaberu primjenjivati kriterije učinkovitosti ili razine sniženja u pogledu emisija različite od onih iz stavka 1., ili ako odluče uključiti različite ili dodatne kriterije, one obavješćuju Komisiju o svojim odabirima i njihovim razlozima najmanje šest mjeseci prije uvođenja bilo koje varijacije. Međutim, države članice mogu odlučiti primjenjivati smanjenja samo na vozila s nultim emisijama, bez primjene bilo kakvih varijacija na druga vozila i bez obavješćivanja Komisije. 3. Podložno uvjetima iz stavaka 1. i 2. države članice mogu uzeti u obzir poboljšanje okolišne učinkovitosti vozila povezano s preinakama vozila kojima se omogućuje korištenje alternativnih goriva. 4. Države članice mogu donijeti posebne mjere u svrhu naknada za vozila od povijesnog interesa. 5. Varijacije iz ovog članka nisu namijenjene ostvarivanju dodatnih prihoda.			
--	--	--	--

(*) Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.)." (**) Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.)."; 12.članak 7.h mijenja se kako slijedi: (a)stavak 1. mijenja se kako slijedi: i.uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim: „1. Najmanje šest mjeseci prije provedbe novog ili bitno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na infrastrukturnim pristojbama, države članice Komisiji šalju.”; ii.u točki (a) dodaje se sljedeća alineja: „—ako je to primjenjivo, jasne informacije o glavnim značajkama elektroničkog sustava za naplatu cestarine, uključujući informacije o interoperabilnosti;”; (b)umeće se sljedeći stavak: „1.a Kada Komisiji šalje informacije u skladu sa stavkom 1., država članica može uključiti informaciju o više od jedne izmjene režima naplate cestarina temeljenog na infrastrukturnim pristojbama. Ako je Komisija već obaviještena o izmjeni, smatra se da je država članica već ispunila zahtjeve za informiranjem iz stavka 1. i da se izmjena može provesti bez daljnjeg informiranja Komisije.”;			
--	--	--	--

(c)stavak 3. zamjenjuje se sljedećim: „3. Prije provedbe novog ili bitno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na pristojbama za vanjske troškove ili naknadama zbog zagušenja, države članice obavješćuju Komisiju o dotičnoj mreži, predviđenim cijenama po kategoriji vozila i emisijskom razredu i, ako je to primjenjivo, dostavljaju obavijest Komisiji u skladu s točkom 2. Priloga III.a ili točkom 2. Priloga V.”; (d) stavak 4. briše se; 13.članak 7.i mijenja se kako slijedi: (a)u stavku 2. točke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim: „(b)takvi popusti ili sniženja odražavaju stvarne uštede u administrativnim troškovima postupanja prema čestim korisnicima u odnosu na povremene korisnike; (c)sniženja ne prelaze 13 % iznosa infrastrukturne pristojbe koju plaćaju jednakovrijedna vozila koja ne ostvaruju pravo na popust ili sniženje.”; (b)umeće se sljedeći stavak: „2a. Države članice mogu predvidjeti popuste ili sniženja infrastrukturnih pristojbi za osobne automobile za česte korisnike, osobito na područjima u kojima su naselja raštrkana i u predgrađu gradova. Smanjenje prihoda koje proizlazi iz popusta koji se odobrava čestim korisnicima ne naplaćuje se manje čestim korisnicima.”; (c)stavak 3. zamjenjuje se sljedećim: „3. Podložno uvjetima predviđenima u članku 7.g stavku 1. točki (b) i u članku 7.g stavku 3. ove Direktive, tarife cestarina za velike projekte osnovne transeuropske prometne mreže, čije su karte utvrđene u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 1315/2013, mogu podlijegati drugim oblicima varijacije kako bi se osigurala tržišna održivost takvih projekata ako su izloženi izravnom tržišnom natjecanju s drugim oblicima prijevoza. Dobivena tarifna struktura mora biti linearna i razmjerna. Detalji tarifne strukture su javno objavljeni i dostupni			
--	--	--	--

svim korisnicima pod jednakim uvjetima. To ne smije dovesti do dodatnih troškova koji bi se prenosili na ostale korisnike u obliku viših cestarina.”; 14.članak 7.j mijenja se kako slijedi: (a)stavak 1. zamjenjuje se sljedećim: „1. Primjena i ubiranje cestarina i pristojba te nadzor njihova plaćanja odvija se tako da se što manje ometa slobodni tijek prometa te da se izbjegnu obavezne kontrole ili provjere na unutarnjim granicama Unije. S tim ciljem države članice surađuju u uspostavi metoda kojima se korisnicima cesta omogućuje plaćanje cestarina i korisničkih naknada 24 sata dnevno uobičajenim sredstvima plaćanja, barem elektronički ili na granici ili glavnim prodajnim mjestima, unutar i izvan država članica u kojima se one primjenjuju. Države članice nisu obvezne osigurati fizička mjesta plaćanja.”; (b)umeće se sljedeći stavak: „2.a Ako vozač ili, prema potrebi, prijevoznik ili pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC), ne može predložiti dokaze o emisijskom razredu vozila za potrebe članka 7.g stavka 2., članka 7.ga ili članka 7.gb, države članice mogu primijeniti najvišu naplativu cestarinu ili korisničke naknade. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da korisnik cesta prije upotrebe infrastrukture može prijaviti emisijski razred vozila barem elektroničkim putem. Države članice mogu ponuditi elektronička i neelektronička sredstva kako bi se korisniku omogućilo da dostavi dokaze radi ostvarivanja koristi od sniženja cestarine ili, prema potrebi, u slučaju provjere. Države članice mogu zahtijevati da se dokazi koji se dostavljaju elektroničkim sredstvima dostave prije upotrebe infrastrukture. Države članice mogu poduzeti mjere koje su potrebne kako bi osigurale da se pružanje dokaza nakon upotrebe infrastrukture prihvati na 30 dana ili duže razdoblje koje odrede države članice nakon upotrebe infrastrukture te kako bi osigurale povrat svih razlika između cestarina ili korisničkih naknada koje se primjenjuju i cestarina ili korisničkih naknada koje odgovaraju emisijskom			
---	--	--	--

razredu dotičnog vozila, a koje proizlaze iz dokaza dostavljenih u primjenjivom roku.”; (c)stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim: „3. Ako država članica cestarinu naplaćuje po vozilu, ukupan iznos cestarine, iznos infrastrukturne pristojbe, iznos pristojbe za vanjske troškove i iznos naknade zbog zagušenja, ako se primjenjuju, naznačeni su na računu koji se izdaje korisniku ceste, ako je moguće elektroničkim putem. Korisnik ceste može se složiti da mu se ne izda račun. 4. Ako je to ekonomski izvedivo, države članice infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove i naknade zbog zagušenja naplaćuju i ubiru putem elektroničkog sustava za naplatu cestarine koji je u skladu s odredbama članka 3. stavka 1. Direktive (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća (*). Komisija potiče suradnju među državama članicama, koja se pokazuje potrebnom kako bi se osigurala interoperabilnost elektroničkih sustava za naplatu cestarina na europskoj razini. (*) Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45.).”; 15.članak 7.k zamjenjuje se sljedećim: „Članak 7.k Ne dovodeći u pitanje članke 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, ova Direktiva ne utječe na slobodu država članica koje uvedu sustav cestarina da omogućuje odgovarajuću nadoknadu.”; 16.članak 8. mijenja se kako slijedi: (a)u stavku 2. točke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim: „(a)plaćanje zajedničke korisničke naknade omogućuje pristup mreži prema definiciji država članica sudionica u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 2.;			
--	--	--	--

(b)države članice sudionice određuju cijene zajedničkih korisničkih naknada na razinama koje ne prelaze najviše cijene iz članka 7.a;”; (b)dodaje se sljedeći stavak: „3. U slučaju zajedničkog sustava za korisničke naknade iz stavka 1. ovog članka, konačan datum primjene varijacija iz članka 7.ga stavka 1. drugog i trećeg podstavka produljuje se do 25. ožujka 2025., ili, ako su referentne emisije CO2 objavljene nakon 24. ožujka 2022., tri godine nakon objave referentnih emisija CO2.”; 17.članak 9. mijenja se kako slijedi: (a)stavak 1.a zamjenjuje se sljedećim: „1.a Ova Direktiva ne sprječava države članice da primjenjuju: (a)regulatorne naknade posebno osmišljene za smanjenje prometnog zagušenja ili suzbijanje utjecaja na okoliš, uključujući lošu kvalitetu zraka, na svim cestama koje se nalaze u urbanom području, uključujući ceste transeuropske mreže koje prelaze gradska područja; (b)naknade posebno osmišljene za financiranje izgradnje, rada, održavanja i razvoja sustava ugrađenih u ceste ili konstruiranih duž njih ili preko njih, kojima se pruža električna energija vozilima s niskim emisijama i nultim emisijama koja su u pokretu, i koje se naplaćuju za takva vozila. Te se naknade primjenjuju na nediskriminirajućoj osnovi.”; (b) u stavku 2. briše se drugi podstavak; 18.u članku 9.c dodaje se sljedeći stavak: „3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.”; 19.članci 9.d i 9.e zamjenjuju se sljedećim: „Članak 9.d			
--	--	--	--

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 9.e za izmjenu ove Direktive u odnosu na Prilog 0., formule u točkama 4.1. i 4.2. Priloga III.a te iznosi navedeni u tablicama u prilogima III.b i III.c radi njihove prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku. U okolnostima iz članka 7.cb stavka 4. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 9.e radi izmjene ove Direktive u odnosu na referentne vrijednosti pristojbi za vanjske troškove za emisije CO₂ utvrđene u Prilogu III.c, uzimajući u obzir stvarnu cijenu ugljika koja se primjenjuje na goriva za cestovni prijevoz u Uniji. Te su izmjene ograničene na osiguravanje toga da razina pristojbi za vanjske troškove za emisije CO₂ ne prelazi ono što je potrebno za internalizaciju tih vanjskih troškova. Članak 9.e 1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku. 2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 9.d dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 24. ožujka 2022. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja. 3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 9.d. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji datum koji je naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi. 4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u			
---	--	--	--

Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. (*). 5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću. 6. Delegirani akt donesen na temelju članka 9.d stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća. (*) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”; 20. članci 9.f i 9.g brišu se; 21.članci 10.a i 11. zamjenjuju se sljedećim: „Članak 10.a 1. Iznosi u eurima iz Priloga II. te iznosi u centima iz tablica u prilogima III.b i III.c prilagođavaju se svake dvije godine kako bi se u obzir uzele promjene u harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena (HIPC) za cijeli EU, osim cijena energije i neprerađene hrane, kako ga je objavila Komisija (Eurostat). Prva prilagodba provodi se do 31. ožujka 2025. Iznosi se ažuriraju automatski prilagodbom osnovnog iznosa u eurima ili centima za postotak promjene navedenog indeksa. Dobiveni iznosi zaokružuju se naviše na najbliži euro s obzirom na Prilog II., naviše na najbližu desetinu centa s obzirom na priloge III.b i III.c. 2. Komisija u Službenom listu Europske unije objavljuje prilagođene iznose iz stavka 1. do 31. ožujka 2025. Ti prilagođeni iznosi stupaju na snagu prvog dana sljedećeg mjeseca nakon objave. Članak 11.			
---	--	--	--

1. Do 25. ožujka 2025. i svakih pet godina nakon toga države članice objavljuju u zbirnom obliku izvješće o cestarinama i korisničkim naknadama naplaćenima na njihovu državnom području. 2. Izvješće koje se objavljuje u skladu sa stavkom 1. mora uključivati podatke o: (a) razvoju naplate za upotrebu cestovne infrastrukture, odnosno obuhvaćene mreže i kategorije vozila, uključujući sva izuzeća na temelju članka 7., članka 7.c ili članka 7.gb; (b) promjeni infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada prema kategoriji vozila i tipu teškog vozila; (c) varijaciji infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada prema okolišnoj učinkovitosti vozila, na temelju članka 7.g, članka 7.ga ili članka 7.gb; (d) prema potrebi, varijaciji infrastrukturnih pristojbi ovisno o dobu dana, danu u tjednu ili godišnjem dobu, na temelju članka 7.g stavka 1.; (e) pristojbi za vanjske troškove koja se naplaćuje za svaku kombinaciju razreda vozila, vrste ceste i vremenskog razdoblja; (f) ponderiranoj prosječnoj infrastrukturnoj pristojbi i ukupnom prihodu ostvarenom infrastrukturnom pristojbom; (g) ukupnom prihodu ostvarenom pristojbama za vanjske troškove; (h) ukupnom prihodu ostvarenom naplatom naknada zbog zagušenja po kategoriji vozila; (i) ukupnom prihodu ostvarenom putem dodataka i cestovnim dionicama na kojima su naplaćeni; (j) ukupnom prihodu ostvarenom cestarinama ili korisničkim naknadama, ili, ako primjenjivo, oboma; (k) upotrebi prihoda ostvarenih primjenom ove Direktive i načinu na koji se tom upotrebom državama članicama omogućilo ostvarivanje ciljeva iz članka 9. stavka 2. ili ako su takvi prihodi dodijeljeni općem proračunu, podatke o razini rashoda dodijeljenih za infrastrukturu cestovnog prijevoza i održive prometne projekte; i (l) razvoju zajedničkih vozila koja pripadaju različitim emisijskim razredima na cestama na kojima se naplaćuje cestarina.			
--	--	--	--

Države članice koje te informacije stavljaju na raspolaganje javnosti na internetu mogu odlučiti da neće sastaviti izvješće.”; 22.prilozi se mijenjaju kako slijedi: (a)prilozi 0., II., III, III.a, III.b i IV. mijenjaju se u skladu s točkama 1., 2., 3., 4., 5. i 7. Priloga ovoj Direktivi; (b)tekst naveden u točkama 6. i 8. Priloga ovoj Direktivi dodaje se kao prilozi III.c, V., VI. i VII. Direktivi 1999/62/EZ.			
Članak 2. Izmjene Direktive 1999/37/EZ Prilog I. Direktivi 1999/37/EZ mijenja se kako slijedi: 1.točka II.6. (V.7.) zamjenjuje se sljedećim: „(V.7.)CO2 (u g/km) ili specifične emisije CO2 ako su navedene u točki 49.5 certifikata o sukladnosti teških vozila utvrđenog u Dodatku Prilogu VIII. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683 (*) ili u točki 49.5 certifikata o EU homologaciji pojedinačnog vozila utvrđenog u Dodatku 1. Prilogu III. toj uredbi, (*) Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 od 15. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na administrativne zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 163, 26.5.2020., str. 1.).’;”." 2.dodaje se sljedeća točka: „(V.10.)emisijski razred CO2 teških vozila utvrđen pri prvoj registraciji u skladu s člankom 7.ga stavkom 2. Direktive 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*)1.		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o izmjeni i dopuni Pravilnika o podacima kod automatizirano g pretraživanja evidencija o vozilima i vlasnicima ili korisnicima vozila (NN 88/2024) članak/članci čl. 2

(*1) Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za upotrebu određenih infrastruktura za teška teretna vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42.).".																																							
Članak 3. Izmjena Direktive (EU) 2019/520 U Prilogu I. Direktivi (EU) 2019/520 tablica u dijelu I. „Podaci o vozilima” odjeljku „Elementi podataka dostavljeni kao rezultat automatiziranog pretraživanja obavljenog u skladu s člankom 23. stavkom 1.” zamjenjuje se sljedećim: „Dio I. Podaci o vozilima <table><tr><td>Točka</td><td>O/N</td><td>(14)Primjedbe</td></tr><tr><td>Registarski broj</td><td>O</td><td></td></tr><tr><td>Broj šasije/Identifikacijski broj vozila (VIN)</td><td>O</td><td></td></tr><tr><td>Država članica registracije</td><td>O</td><td></td></tr><tr><td>Marka</td><td>O</td><td>(D.1 (15)) npr. Ford, Opel, Renault</td></tr><tr><td>Komercijalni tip vozila</td><td>O</td><td>(D.3) npr. Focus, Astra, Megane</td></tr><tr><td>Kategorijska oznaka EU-a</td><td>O</td><td>(J) npr. mopedi, motocikli, osobni automobili</td></tr><tr><td>emisijska norma Euro</td><td>O</td><td>npr. Euro 4, Euro 6</td></tr><tr><td>emisijska norma CO2</td><td>N</td><td>primjenjivo za teška vozila</td></tr><tr><td>Datum ponovne klasifikacije</td><td>N</td><td>primjenjivo za teška vozila</td></tr><tr><td>CO2 u g/tkm</td><td>N</td><td>primjenjivo za teška vozila</td></tr><tr><td>najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila</td><td>M</td><td></td></tr></table>	Točka	O/N	(14) Primjedbe	Registarski broj	O		Broj šasije/Identifikacijski broj vozila (VIN)	O		Država članica registracije	O		Marka	O	(D.1 (15)) npr. Ford, Opel, Renault	Komercijalni tip vozila	O	(D.3) npr. Focus, Astra, Megane	Kategorijska oznaka EU-a	O	(J) npr. mopedi, motocikli, osobni automobili	emisijska norma Euro	O	npr. Euro 4, Euro 6	emisijska norma CO2	N	primjenjivo za teška vozila	Datum ponovne klasifikacije	N	primjenjivo za teška vozila	CO2 u g/tkm	N	primjenjivo za teška vozila	najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila	M			Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o izmjeni i dopuni Pravilnika o podacima kod automatiziranog pretraživanja evidencija o vozilima i vlasnicima ili korisnicima vozila (NN 88/2024) članak/članci čl.2
Točka	O/N	(14) Primjedbe																																					
Registarski broj	O																																						
Broj šasije/Identifikacijski broj vozila (VIN)	O																																						
Država članica registracije	O																																						
Marka	O	(D.1 (15)) npr. Ford, Opel, Renault																																					
Komercijalni tip vozila	O	(D.3) npr. Focus, Astra, Megane																																					
Kategorijska oznaka EU-a	O	(J) npr. mopedi, motocikli, osobni automobili																																					
emisijska norma Euro	O	npr. Euro 4, Euro 6																																					
emisijska norma CO2	N	primjenjivo za teška vozila																																					
Datum ponovne klasifikacije	N	primjenjivo za teška vozila																																					
CO2 u g/tkm	N	primjenjivo za teška vozila																																					
najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila	M																																						

Članak 4. Prenošenje 1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do 25. ožujka 2024. One o tome odmah obavješćuju Komisiju. Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice. 2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.	Usklađivanje Zakona s pravnim poretkom Europske unije Članak 2. Ovim Zakonom u hrvatsko zakonodavstvo preuzimaju se sljedeći akti Europske unije: 1. Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni Direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila (SL L 69 od 4. ožujka 2022.) 2. Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji	U potpunosti preuzeto	
---	--	------------------------------	--

	(preinaka) - Tekst od značaja za EGP (SL L 91 od 29. ožujka 2019.).		
Članak 5. Stupanje na snagu Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe Direktive o stupanju na snagu
Članak 6. Adresati Ova je Direktiva upućena državama članicama.		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe Direktive o adresatima
PRILOG 1 U točki 3. Priloga 0. Direktivi 1999/62/EZ umeće se sljedeća tablica: „Granične vrijednosti emisija Euro VI Granične vrijednosti		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o cestarini (NN 130/13) članak/članci Prilog 0., I., III., V., VI., VII.

	CO (mg/kWh))	THC (mg/kWh))	NMHC (mg/kWh))	CH4 (mg/kWh))	NOx (1) (mg/kWh))	NH3 (ppm))	masa čestica (PM) (mg/kWh))	broj čestica (PM) (#/kWh))			
WHS C (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 1011			
WHT C (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 1011			
WHT C (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 1011			
Napomena:											
PI = vanjski izvor paljenja.											
CI = kompresijsko paljenje.											
(1)Dopuštena razina komponente NO2 u graničnoj vrijednosti NOx može biti određena naknadno.”;											
2.Prilog II. Direktivi 1999/62/EZ zamjenjuje se sljedećim:											
„PRILOG II.											
NAJVEĆI IZNOSI KORISNIČKIH NAKNADA U EURIMA, UKLJUČUJUĆI ADMINISTRATIVNE TROŠKOVE, IZ ČLANKA 7.a STAVKA 2.											
Godišnje											
	Najviše tri osovine				Najmanje četiri osovine						
Euro 0	1 899				3 185						
Euro I	1 651				2 757						
Euro II	1 428				2 394						
Euro III	1 242				2 073						
Euro IV	1 081				1 803						
Euro V	940				1 567						
Euro VI	855				1 425						

Mjesečno, tjedno i dnevno Najviše mjesečne, tjedne i dnevne cijene razmjerne su trajanju upotrebe infrastrukture. ; 3.Prilog III. Direktivi 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi: (a)u odjeljku 2. točki 2.1. šesta alineja zamjenjuje se sljedećim: „—Troškovi koji se odnose na teška vozila utvrđuju se na pravednoj i transparentnoj osnovi uzimajući u obzir udio prometa teških vozila u cestovnoj mreži i s tim povezane troškove. Kilometri koje prijeđu teška vozila mogu se u tu svrhu prilagoditi primjenom objektivno opravdanih „faktora ekvivalentnosti” poput onih utvrđenih u točki 4. (1).”; (b)u odjeljku 2 točki 2.2. druga alineja zamjenjuje se sljedećim: „—Ti se troškovi raspoređuju na teška vozila i ostali promet na temelju stvarnih i predviđenih udjela kilometara vozila i može ih se prilagoditi s pomoću objektivno opravdanih „faktora ekvivalentnosti” poput onih utvrđenih u točki 4.”; (c)u točki 4. naslov se zamjenjuje sljedećim: „4.Udio teških vozila u prometu, faktori ekvivalentnosti i korektivni mehanizam”; (d)u točki 4. prva alineja zamjenjuje se sljedećim: „—Izračun cestarina temelji se na stvarnim ili predviđenim udjelima prijeđenih kilometara teških vozila koji se prema potrebi mogu prilagoditi primjenom faktora ekvivalentnosti kako bi se uvažili povećani troškovi izgradnje i popravaka infrastrukture kojom se koriste teška vozila.”; 4.Prilog III.a Direktivi 1999/62/EZ zamjenjuje se sljedećim: „PRILOG III.a			
--	--	--	--

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA NAPLATU PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE Ovim Prilogom utvrđuju se minimalni zahtjevi za naplatu pristojbe za vanjske troškove i, prema potrebi, za izračun najviše pristojbe za vanjske troškove. 1. Obuhvaćeni dijelovi cestovne mreže Država članica točno definira dio ili dijelove svoje cestovne mreže za koje se naplaćuje pristojba za vanjske troškove. Ako država članica namjerava naplaćivati pristojbu za vanjske troškove samo na dijelu ili dijelovima cestovne mreže koja se sastoji od njezina udjela u transeuropskoj cestovnoj mreži i njezinim autocestama, taj se dio ili dijelovi odabiru nakon procjene kojom se utvrđuje da bi uvođenje pristojbe za vanjske troškove na drugim dijelovima tako sastavljene cestovne mreže moglo negativno utjecati na okoliš, javno zdravlje ili sigurnost na cestama. Počevši od 25. ožujka 2026., država članica koja ne namjerava naplaćivati pristojbu za vanjske troškove za onečišćenje zraka na određenim dionicama svoje cestovne mreže za koju se naplaćuje cestarina i odabire te određene dionice na temelju takve procjene. 2. Obuhvaćena vozila, ceste i vremenska razdoblja Ako država članica namjerava primjenjivati pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.b ili Prilogu III.c, ona obavješćuje Komisiju o klasifikaciji vozila prema kojoj će varirati pristojbe za vanjske troškove. Ako je to primjenjivo, ona obavješćuje Komisiju o lokaciji cesta na kojima se naplaćuju više pristojbe za vanjske troškove („prigradske ceste (uključujući autoceste)”) i cesta na kojima se naplaćuju niže pristojbe za vanjske troškove („međugradske ceste (uključujući autoceste)”).			
--	--	--	--

Prema potrebi obavješćuje Komisiju i o točnim vremenskim razdobljima koja odgovaraju noćnom razdoblju tijekom kojeg se može primijeniti viša pristojba za vanjske troškove u vezi s bukom kako bi se uvažile veće smetnje zbog buke. Klasifikacija cesta na prigradske (uključujući autoceste) i međugradske (uključujući autoceste) te definicija vremenskih razdoblja temelje se na objektivnim kriterijima, povezanim s razinom izloženosti cesta i njihove okoline onečišćenju, kao što su gustoća naseljenosti, godišnji prosjek onečišćenja zraka (posebno za PM10 i NO2) te broj dana (za PM10) i sati (za NO2) tijekom kojih su premašene granične vrijednosti uspostavljene na temelju Direktive 2008/50/EZ. Upotrijebljeni kriteriji uključuju se u obavijest. 3. Iznos pristojbe Ovaj se odjeljak primjenjuje ako država članica namjerava primjenjivati pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.b ili Prilogu III.c. Za svaki razred vozila, vrstu ceste i vremensko razdoblje, ovisno o slučaju, država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo određuje jedinstveni specifični iznos. Sustav naplate koji iz toga proizlazi mora biti transparentan, javno objavljen i dostupan svim korisnicima pod jednakim uvjetima. Objava bi se trebala napraviti pravodobno i prije provedbe. Objavljuju se svi parametri, podaci i ostale informacije potrebne kako bi se razumjelo na koji se način izračunavaju razni elementi vanjskih troškova. Prilikom određivanja pristojbi države članice ili, prema potrebi, neovisno tijelo rukovode se načelom učinkovitog oblikovanja cijena, što znači određivanje cijene koja je blizu graničnih društvenih troškova upotrebe vozila za koje se naplaćuje pristojba. Pristojba se utvrđuje nakon što se razmotre rizici od preusmjerenja prometa zajedno sa svim negativnim učincima na sigurnost na cestama, okoliš i zagušenje, kao i sva rješenja kojima bi se moglo ublažiti te rizike.			
---	--	--	--

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo nadzire učinkovitost sustava naplate pristojbi na smanjenje štete u okolišu nastale zbog cestovnog prijevoza. Ona svake dvije godine prema potrebi prilagođava strukturu pristojbi i specifični iznos pristojbe utvrđene za dani razred vozila, vrstu ceste i vremensko razdoblje s obzirom na promjene u ponudi i potražnji u području prijevoza. 4. Elementi vanjskih troškova 4.1 Trošak onečišćenja zraka zbog prometa Ako država članica namjerava primijeniti pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti navedenih u Prilogu III.b, ta država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo izračunava naplativi trošak onečišćenja zraka zbog prometa primjenom sljedeće formule: pri čemu je: — EF_{ik} =trošak onečišćenja zraka vozilom razreda i na cesti vrste j (euro/vozilo-PCVij kilometar) — EF_{ik} =faktor emisije onečišćujuće tvari k i vozila razreda i (gram/vozilo-kilometar) — PC_{jk} =novčani trošak onečišćujuće tvari k za vrstu ceste j (euro/gram) Faktori emisije isti su kao oni kojima se država članica koristi za utvrđivanje nacionalnih inventara emisija predviđenih u Direktivi (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća (*) (kojom se zahtijeva upotreba EMEP-ova/EEA-ina Priručnika za inventar emisija onečišćujućih tvari u zraku (**)). Novčani trošak onečišćujućih tvari procjenjuje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo iz članka 7.c stavka 2. ove Direktive koristeći se znanstveno dokazanim metodama. Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo mogu primijeniti znanstveno dokazane alternativne metode za izračun vrijednosti troškova onečišćenja zraka			
--	--	--	--

koristeći se podacima iz mjerenja onečišćujućih tvari u zraku i lokalnom vrijednosti novčanog troška onečišćujućih tvari u zraku.

4.2 Trošak onečišćenja bukom zbog prometa

Ako država članica namjerava primijeniti pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti navedenih u Prilogu III.b ta država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo izračunava naplativi trošak onečišćenja bukom zbog prometa primjenom sljedećih formula:

$$NCV_j(\text{day}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j(\text{night}) = b \times NCV_j$$

pri čemu je:

— NCV_j =trošak buke jednog teškog teretnog vozila na cesti vrste j (euro/vozilo-kilometar)

— NC_{jk} =trošak buke po osobi izloženoj na cesti vrste j razini buke k (euro/osoba)

— POP_k =stanovništvo izloženo dnevnoj buci razine k po kilometru (osoba/kilometar)

— $WADT$ =ponderirani prosječni dnevni promet (sveden na ekvivalentni broj osobnih automobila)

— a i b =su ponderi koje utvrđuje država članica tako da nastali trošak ponderirane prosječne buke po prijađenom kilometru vozila odgovara NCV_j (svakodnevno).

Onečišćenje bukom zbog prometa odnosi se na učinak buke na zdravlje građana u blizini ceste.

Podaci o stanovništvu izloženom razini buke k uzimaju se iz strateških karata buke, sastavljenih na temelju članka 7. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (***), ili drugog jednakovrijednog izvora podataka. Trošak po osobi izloženoj razini buke k procjenjuje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo koristeći se znanstveno dokazanim metodama. Za ponderirani prosječni dnevni promet primjenjuje se faktor ekvivalentnosti „e” između teških teretnih vozila i osobnih automobila izračunan na osnovi razina emisije buke prosječnog osobnog automobila i prosječnog teškog teretnog vozila uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća (****). Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo može uvesti diferencirane pristojbe za buku kako bi nagradili upotrebu tiših vozila pod uvjetom da to ne dovodi do diskriminacije stranih vozila. 4.3 Trošak emisija CO₂ zbog prometa Ako država članica namjerava primjenjivati pristojbu za vanjske troškove za emisije CO₂ koja je viša od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.c, ta država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo izračunava naplativi trošak na osnovi znanstvenih dokaza koristeći se pristupom izbjegavanja troškova, a posebno uzimajući u obzir i objašnjavajući sljedeće aspekte: (a) odabir ciljne razine emisija; (b) procjenu mogućnosti ublažavanja; (c) procjenu osnovnog scenarija; (d) nesklonost riziku i gubitku; (e) ponderiranje vlasničkog kapitala. Država članica obavješćuje Komisiju najmanje šest mjeseci prije provedbe takve pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂. ;			
---	--	--	--

(*) Direktiva (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari, o izmjeni Direktive 2003/35/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 2001/81/EZ ([SL L 344, 17.12.2016., str. 1.](#))."

(**) Metodologija Europske agencije za okoliš: Priručnik 2019. EMEP-a/EEA-a za inventar emisija onečišćujućih tvari u zraku – tehničke smjernice za pripremu nacionalnih inventara emisija (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>)."

(***) Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša ([SL L 189, 18.7.2002., str. 12.](#))."

(****) Uredba (EU) br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o razini buke motornih vozila i zamjenskih sustava za prigušivanje te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 70/157/EEZ ([SL L 158, 27.5.2014., str. 131.](#))."

5. Prilog III.b Direktivi 1999/62/EZ zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG III.b

REFERENTNE VRIJEDNOSTI PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE

U ovom se Prilogu utvrđuju referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove, uključujući troškove onečišćenja zraka i onečišćenja bukom.

Tablica 1.

Referentne vrijednosti za pristojbu za vanjske troškove za teška teretna vozila

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Prigradski (2)	Međugradski (3)
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8

opterećenog vozila manjom od 12 tona	Euro IV	7,3	3,4			
	Euro V	4,4	1,8			
	Euro VI	2,3	0,5			
ili s dvije osovine	Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nulnim emisijama	2,0	0,3			
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom	Euro 0	24,6	13,7			
	Euro I	15,8	8,4			
	Euro II	15,8	8,4			
opterećenog vozila između 12 i 18 tona	Euro III	12,5	6,6			
	Euro IV	9,2	4,5			
	Euro V	5,6	2,7			
ili s tri osovine	Euro VI	2,8	0,7			
	Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nulnim emisijama	2,3	0,3			
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom	Euro 0	27,8	15,8			
	Euro I	20,4	11,3			
	Euro II	20,4	11,2			
opterećenog vozila između 18 i 32 tona	Euro III	16,3	8,9			
	Euro IV	11,8	6,0			
	Euro V	6,6	3,4			
ili s četiri osovine	Euro VI	3,1	0,8			
	Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nulnim emisijama	2,5	0,3			
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom	Euro 0	33,5	19,4			
	Euro I	25,0	14,1			
	Euro II	24,9	13,9			
	Euro III	20,1	11,1			
	Euro IV	14,2	7,5			

opterećenog vozila iznad 32 tone Euro V Euro VI Manje onečišćujuće od 7,6 3,4 2,8 3,8 0,8 0,3			
ili s pet ili više osovina Euro VI, uključujući vozila s nul tim emisijama			
Vrijednosti iz tablice 1. mogu se u planinskim područjima i oko aglomeracija pomnožiti s faktorom do najviše 2, u mjeri u kojoj je to opravdano manjom disperzijom, nagibom cesta, nadmorskom visinom ili temperaturnim inverzijama. Ako postoje znanstveni dokazi za primjenu većeg faktora u planinskim područjima i aglomeracijama, ta se referentna vrijednost može povećati na temelju detaljnog obrazloženja. ; 6.Direktivi 1999/62/EZ dodaje se sljedeći prilog: „PRILOG III.c REFERENTNE VRIJEDNOSTI PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE ZA EMISIJE CO2 U ovom se Prilogu utvrđuju referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove, uzimajući u obzir troškove emisija CO2. Tablica 1. Referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za emisije CO2 za teška teretna vozila Razred vozila Cent/vozilo-kilometar Međugradske ceste (uključujući autoceste) Euro 0 4,5			

Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila manjom od 12 tona ili s dvije osovine	emisijски razred CO2 1	Euro I	4,0			
		Euro II				
		Euro III				
		Euro IV				
		Euro V				
		Euro VI				
		emisijски razred CO2 2	3,8			
		emisijски razred CO2 3	3,6			
		Vozilo s niskim emisijama	2,0			
		Vozilo s nultim emisijama	0			
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 12 i 18 tona ili s tri osovine	emisijски razred CO2 1	Euro 0	6,0			
		Euro I	5,2			
		Euro II				
		Euro III				
		Euro IV	5,0			
		Euro V				
		Euro VI				
		emisijски razred CO2 2	4,8			
		emisijски razred CO2 3	4,5			
		Vozilo s niskim emisijama	2,5			
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 18 tona i 32 tone	emisijски razred CO2 1	Euro 0	7,9			
		Euro I	6,9			
		Euro II				
		Euro III				
		Euro IV	6,7			

ili s četiri osovine		EU Euro RO				
		V				
		Euro VI				
		emisijski razred CO2 2	6,4			
		emisijski razred CO2 3	6,0			
		Vozilo s niskim emisijama	3,4			
		Vozilo s nultim emisijama	0			
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 32 tone	emisijski	Euro 0	9,1			
	razred	Euro I	8,1			
	CO2 1	Euro II				
		Euro III				
ili s pet ili više osovina		Euro IV	8,0			
		Euro V				
		Euro VI				
		emisijski razred CO2 2	7,6			
		emisijski razred CO2 3	7,2			
		Vozilo s niskim emisijama	4,0			
		Vozilo s nultim emisijama	0			
7.U Prilogu IV. Direktivi 1999/62/EZ tablica „Kombinirana vozila (zglobna vozila i cestovni vlakovi)” zamjenjuje se sljedećim:						
„Skupovi vozila (zglobna vozila i cestovni vlakovi)						
Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznate kao ekvivalentne		Drugi sustavi ovjesa pogonskih osovina		Kategorija štetnosti		
Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila		Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila				
(u tonama)		(u tonama)				
Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od			
2 + 1 osovina						
7,5	12	7,5	12	I.		

12	14	12	14			
14	16	14	16			
16	18	16	18			
18	20	18	20			
20	22	20	22			
22	23	22	23			
23	25	23	25			
25	28	25	28			
2 + 2 osovine						
23	25	23	25			
25	26	25	26			
26	28	26	28			
28	29	28	29			
29	31	29	31	II.		
31	33	31	33			
33	36	33	36	III.		
36	38					
2 + 3 osovine				II.		
36	38	36	38			
38	40					
		38	40	III.		
2 + 4 osovine				II.		
36	38	36	38			

38	40								
		38	40	III.					
3 + 1 osovina				II.					
30	32	30	32						
32	35								
		32	35	III.					
3 + 2 osovine				II.					
36	38	36	38						
38	40								
		38	40	III.					
		40	44						
40	44								
3 + 3 osovine									
36	38	36	38	I.					
38	40								
		38	40	II.					
40	44	40	44						
7 osovina									
40	50	40	50	II.					
50	60	50	60	III.					
60		60							
Najmanje 8 osovina									
40	50	40	50	I.					
50	60	50	60	II.					
60		60		III.”					
8.Direktivi 1999/62/EZ dodaju se sljedeći prilozi:									
„PRILOG V.									
MINIMALNI ZAHTJEVI ZA NAPLATU NAKNADE ZBOG ZAGUŠENJA									

U ovom se Prilogu utvrđuju minimalni zahtjevi za naplatu naknade zbog zagušenja. 1. Dijelovi mreže koji podliježu naplati naknada zbog zagušenja, obuhvaćena vozila i vremenska razdoblja Države članice točno definiraju: (a) dio ili dijelove svoje mreže koje čini njihov udio u transeuropskoj cestovnoj mreži i njihove autoceste iz članka 7. stavka 1. na koje će se primjenjivati naknada zbog zagušenja u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 3.; (b) klasifikaciju dijelova mreže na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja u „velegradske” i „nevelegradske”. Države članice primjenjuju kriterije navedena u tablici 1. za potrebe klasifikacije svakog cestovnog segmenta. Tablica 1. Kriteriji za klasificiranje cesta u mreži iz točke (a) u „velegradske” i „nevelegradske” Kategorija ceste Kriterij klasificiranja „velegradska” dijelovi mreže koji se nalaze unutar aglomeracije s najmanje 250 000 stanovnika. „nevelegradska” dijelovi mreže koji se ne mogu svrstati pod „velegradska”. (c) razdoblja tijekom kojih se naknada primjenjuje za svaki pojedini segment. Kad se tijekom razdoblja naplate naknada primjenjuju različite razine naknada, države članice jasno navode početak i kraj svakog razdoblja za vrijeme kojeg se primjenjuje određena naknada. Države članice koriste se faktorima ekvivalentnosti predviđenima u tablici 2. u svrhu utvrđivanja omjera između razina naknade za različite kategorije vozila: Tablica 2.			
--	--	--	--

Faktori ekvivalentnosti za utvrđivanje omjera između razina naknade zbog zagušenja za različite kategorije vozila			
Kategorija vozila	Faktor ekvivalentnosti		
Laka vozila	1		
Kruta teška teretna vozila	1,9		
Turistički autobusi i obični autobusi	2,5		
Zglobna teška teretna vozila	2,9		
2. Iznos pristojbe			
Za svaki razred vozila, segment ceste i razdoblje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo određuje specifični pojedinačni iznos utvrđen u skladu s odredbama Odjeljka 1. ovog Priloga uzimajući u obzir odgovarajuće referentne vrijednosti utvrđene u tablici u Prilogu VI. Sustav naplate koji iz toga proizlazi mora biti transparentan, javno objavljen i dostupan svim korisnicima pod jednakim uvjetima.			
Prije uvođenja naknade zbog zagušenja država članica pravodobno objavljuje sve sljedeće podatke:			
(a)sve parametre, podatke i druge informacije potrebne da bi se razumjelo kako se klasificiraju ceste i vozila te određuju razdoblja primjene naknade;			
(b)potpun opis naknada zbog zagušenja koje se primjenjuju na svaku kategoriju vozila na svakom cestovnom segmentu i za svako vremensko razdoblje.			
Države članice stavljaju na raspolaganje Komisiji sve informacije koje je potrebno objaviti u skladu s točkama (a) i (b).			
Naknada se utvrđuje tek nakon što se razmotre rizici od preusmjeravanja prometa zajedno sa svim negativnim učincima na sigurnost na cestama, okoliš i zagušenje, kao i sva rješenja kojima bi se moglo ublažiti te rizike.			

Ako država članica namjerava primijeniti naknade zbog zagušenja koje su veće od referentnih vrijednosti utvrđenih u tablici u Prilogu VI., ona obavješćuje Komisiju o sljedećem: i. lokaciji cesta na koje se primjenjuju naknade zbog zagušenja; ii.klasificiranju cesta u „velegradske” i „nevelegradske”, kako je određeno u odjeljku 1. točki (b); iii.razdobljima tijekom kojih se naknada primjenjuje, kako je određeno u odjeljku 1. točki (c); iv.svakom djelomičnom ili potpunom izuzeću koje se primjenjuje na minibus, obične autobuse te turističke autobuse. 3. Praćenje Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo nadzire učinkovitost sustava naplate naknada na smanjenje zagušenja. Ona svake tri godine prema potrebi prilagođava strukturu naknada, razdoblje (ili razdoblja) naplate i specifični iznos naknade utvrđen za svaku kategoriju vozila, vrstu ceste i razdoblje u odnosu na promjene u ponudi i potražnji u području prijevoza. PRILOG VI. REFERENTNE VRIJEDNOSTI NAKNADE ZBOG ZAGUŠENJA Ovim se Prilogom utvrđuju referentne vrijednosti naknade zbog zagušenja. Referentne vrijednosti predviđene u tablici u nastavku primjenjuju se na laka vozila. Naknade zbog zagušenja za druge kategorije vozila utvrđuju se množenjem naknade za laka vozila s faktorima ekvivalentnosti predviđenima u tablici u Prilogu V. Tablica Referentne vrijednosti naknade zbog zagušenja za laka vozila <table><tr><td>Cent/vozilo-kilometar</td><td>Velegradske</td><td>Nevelegradske</td></tr></table>	Cent/vozilo-kilometar	Velegradske	Nevelegradske			
Cent/vozilo-kilometar	Velegradske	Nevelegradske				

Autoceste	25,9	23,7			
Glavne ceste	61,0	41,5			
PRILOG VII.					
VRIJEDNOSTI EMISIJA					
U ovom se Prilogu utvrđuju vrijednosti emisija za onečišćujuće tvari prema kojima se diferenciraju cestarine i korisničke naknade u skladu s člankom 7.gb stavkom 1. točkom (b).					
Tablica					
Kriteriji vrijednosti emisija za onečišćujuće tvari za laka vozila					
Cestarine i korisničke naknade	5 – 15 % ispod najviše cijene	15 – 25 % ispod najviše cijene	25 – 35 % ispod najviše cijene	Do 75 % ispod najviše cijene	
Vrijednosti emisija	Euro-6d-temp-x (#) x (#)	Euro-6d- (#) x (#)	Deklarirane najviše vrijednosti RDE-a za emisije onečišćujućih tvari (##) < 80 % primjenjivih graničnih vrijednosti emisija	Vozila s nultim emisijama	
.					
(*) Direktiva (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari, o izmjeni Direktive 2003/35/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 2001/81/EZ (SL L 344, 17.12.2016., str. 1.).					
(**) Metodologija Europske agencije za okoliš: Priručnik 2019. EMEP-a/EEA-a za inventar emisija onečišćujućih tvari u zraku – tehničke smjernice za pripremu					

nacionalnih inventara emisija (http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019). (**) Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.). (****) Uredba (EU) br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o razini buke motornih vozila i zamjenskih sustava za prigušivanje te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 70/157/EEZ (SL L 158, 27.5.2014., str. 131.). (1) Prilikom primjene faktora ekvivalentnosti u državama članicama može se uzeti u obzir gradnja cesta koja se odvija u više faza ili za koju se upotrebljava pristup dugog vijeka trajanja. (2) „Prigradski” znači područja s gustoćom naseljenosti između 150 i 900 stanovnika/km² (medijan gustoće naseljenosti od 300 stanovnika/km²). (3) „Međugradski” znači područja s gustoćom naseljenosti manjom od 150 stanovnika/km². (#) gdje x može biti prazan ili jedno od sljedećeg (EVAP, EVAP-ISC, ISC ili ISC-FCM). (##) i za NO_x i za PN kako su navedeni u točki 48.2 certifikata o sukladnosti u Dodatku Prilogu VIII. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683 (*).			
--	--	--	--